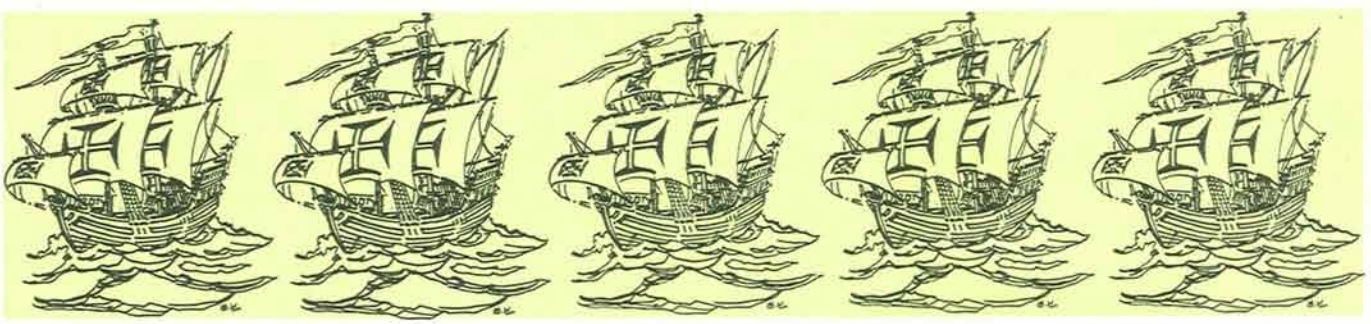
N.º 14 / NOVEMBRO 1972 / ANO II

revista da ARMADA

sumário

		Pág.
M. do Vale	**Nota de Abertura**	3
S. Elpídio	**Perguntas... Com Cocha** **Respostas... Descochadas**	4
M. Horta	**Efemérides Navais**	4
C. Júnior	**Afastando...** *(Evocação duma saída)*	5
M. Teresa	**Sombras**	6
S. Elpídio	**A Pátria Honrai**	7
A. Coentro	**O Primeiro Combate**	7
O. Lemos	**Bibliografia**	9
O. Lemos	**Ciências, Artes e Letras** A Pintura Metafísica	10
	Medalha para Maria Helena Vieira da Silva	13
S. Cabeçadas	**Gorongosa**	13
Redacção	**Voz da Abita**	15
A. Chuquere	**Notícias Pessoais**	16
S. Elpídio	**Saibam Todos**	16
C. Xavier	**Polícia Marítima:** Tão extenso o trabalho como a Jurisdição	17
A. Pinto	**Filatelia**	20
S. Campos	**Porto do Funchal**	21
P. Caeiro	**Desportos**	23
S. Elpídio/M. Horta S. Machado	**Curiosidades**	25
S. Elpídio	**Reportagem**	28
S. Machado	**Quarto de Folga**	32



REVISTA DA ARMADA

Publicação Oficial
do Ministério da Marinha

Director e Editor:
Comodoro António Júlio Malheiro do Vale

Orientação gráfica:
Hernani Lopes

Publicação mensal

Propriedade
do Ministério da Marinha

Redacção e Administração
Ministério da Marinha
Praça do Comércio
Telefone: 36 89 60

N.º 14 / NOVEMBRO DE 1972 / ANO II

Preço de venda avulso 3$00

Assinaturas anuais:

Continente e Ilhas 24$00
Ultramar e Brasil (Via marítima) 26$00

Na capa:

TIMOR – Pesca artesanal
Embarcação tipo «Beiro»

(Foto do cap.-ten. EMQ Antunes Lourenço)

Execução gráfica:
IMPRIMARTE, Publicações e Artes Gráficas, S.A.R.L.

nota de abertura

Precisamos de ajuda

É consolador verificar o entusiasmo com que a «Revista da Armada» é recebida e lida pela grande maioria das «gentes da casa».

Na «Nota de Abertura» do n.º 1, pedimos que todos colaborassem para que ela fosse realmente «a nossa Revista». Hoje, podemos afirmar orgulhosamente que já o é. Todos o podem verificar por algumas das muitas cartas que nos são dirigidas e que publicamos na «Voz da Abita». Também de viva voz, almirantes, oficiais, sargentos, praças, funcìonários civis e até gente estranha à Armada nos têm manifestado o seu agrado e incitado a prosseguir no rumo que vimos mantendo. Sentimo-nos compensados, e não esmorecemos no esforço de a tornar cada vez maior, cada vez falando mais aos nossos corações de marinheiros.

Mas, e lá vem o terrível mas, precisamos de ajuda. E é nesse sentido que, mais uma vez, lanço o apelo. Colaborem, mandem notícias, fotografias, relatos de viagens... Tanta coisa se passa neste nosso mundo da Armada que fica no esquecimento e merecia ser divulgada! A bordo dos navios, em terra, na Metrópole, no Ultramar, vive-se e pensa-se tanta coisa! Porque não aproveitar a Revista para lhe dar publicidade? Não foi ela criada para nos conhecermos, para nos estimarmos e para nos compreendermos cada vez mais e melhor?

Ajudem-nos. Escrevam para a vossa Revista. E, por favor, não se zanguem se alguma coisa não for publicada. Creiam que há-de haver quaisquer razões para isso.

Com.

Perguntas... Com Cocha

1 – *Almirante de galão em bico tem muita autoridade?*

2 – *Navio alquebrado sofre de fraqueza?*

3 – *Aluamento é a acção de influência da Lua?*

4 – *Para içar à lupa é necessário utilizar uma lente?*

5 – *O amante da bujarrona gosta muito dela?*

6 – *Amarinheirar-se é tomar atitudes de marinheiro?*

7 – *Ir à mariola é brejeirice?*

8 – *Amarra morta enterra-se?*

9 – *Navio amarrado com cadeira dá direito a lugar sentado?*

10 – *E amarrado com tingideira, muda de cor?*

Respostas... Descochadas

1 – Almirante de galão em bico é termo de calão utilizado para significar o sargento da Armada.

2 – Navio alquebrado é o que sofreu deformação longitudinal por esforços impostos de que resultou a elevação da estrutura de meio-navio em relação aos extremos.

3 – Aluamento é a curvatura da esteira de algumas velas, de punho a punho.

4 – Içar à lupa é içar aos puxões.

5 – Amante da bujarrona é o cabo utilizado para deitar fora o pau da bujarrona.

6 – Amarinheirar-se é prover-se do necessário para mareação; também significa acostumar-se ao mar, «adquirir pernas de marinheiro».

7 – Ir à mariola é uma forma de reboque em que as embarcações ou navios seguem, bordo a bordo, amarrados um ao outro; também se chama reboque de braço dado.

8 – Chama-se amarra morta à amarra de través.

9 – Diz-se que o navio está amarrado com cadeira quando tem um ferro pela proa e um fundeado pela popa fora, na direcção da quilha.

10 – Amarrar com tingideira é o mesmo que amarrar com cadeira; ao ferro da popa dá-se a designação de ferro da tingideira.

S. Elpídio

Cap.-frag.

Efemérides Navais Relativas ao Mês de Novembro

Em 25 de Novembro de 1510, Afonso de Albuquerque, depois de encarniçado combate, toma definitivamente Goa ao turco Hidalcão.

Em 14 de Novembro de 1755, é publicado o alvará que «determina a reconstrução da Ribeira das Naus no mesmo sítio em que existia. Surgiu então o Arsenal da Marinha de Lisboa».

Em 12 de Novembro de 1871, nasce, em Macau, o comandante Vítor Hugo de Azevedo Coutinho, insigne marinheiro, que deixou o seu nome ligado a importantes trabalhos hidrográficos. «Os seus méritos científicos obtiveram consagração pública com o doutoramento Honoris Causa em Ciências Matemáticas pela Universidade de Coimbra.» Foi presidente do Ministério e ministro da Marinha em 1914. Voltou a ser ministro da Marinha em 1922. Entre 1923 e 1926 foi alto comissário da República e governador-geral de Moçambique.

Em 10 de Novembro de 1929, morre o vice-almirante Vicente Maria Coutinho de Almeida d'Eça, brilhante colonialista, professor e historiador que deixou valiosa obra literária ligada aos descobrimentos.

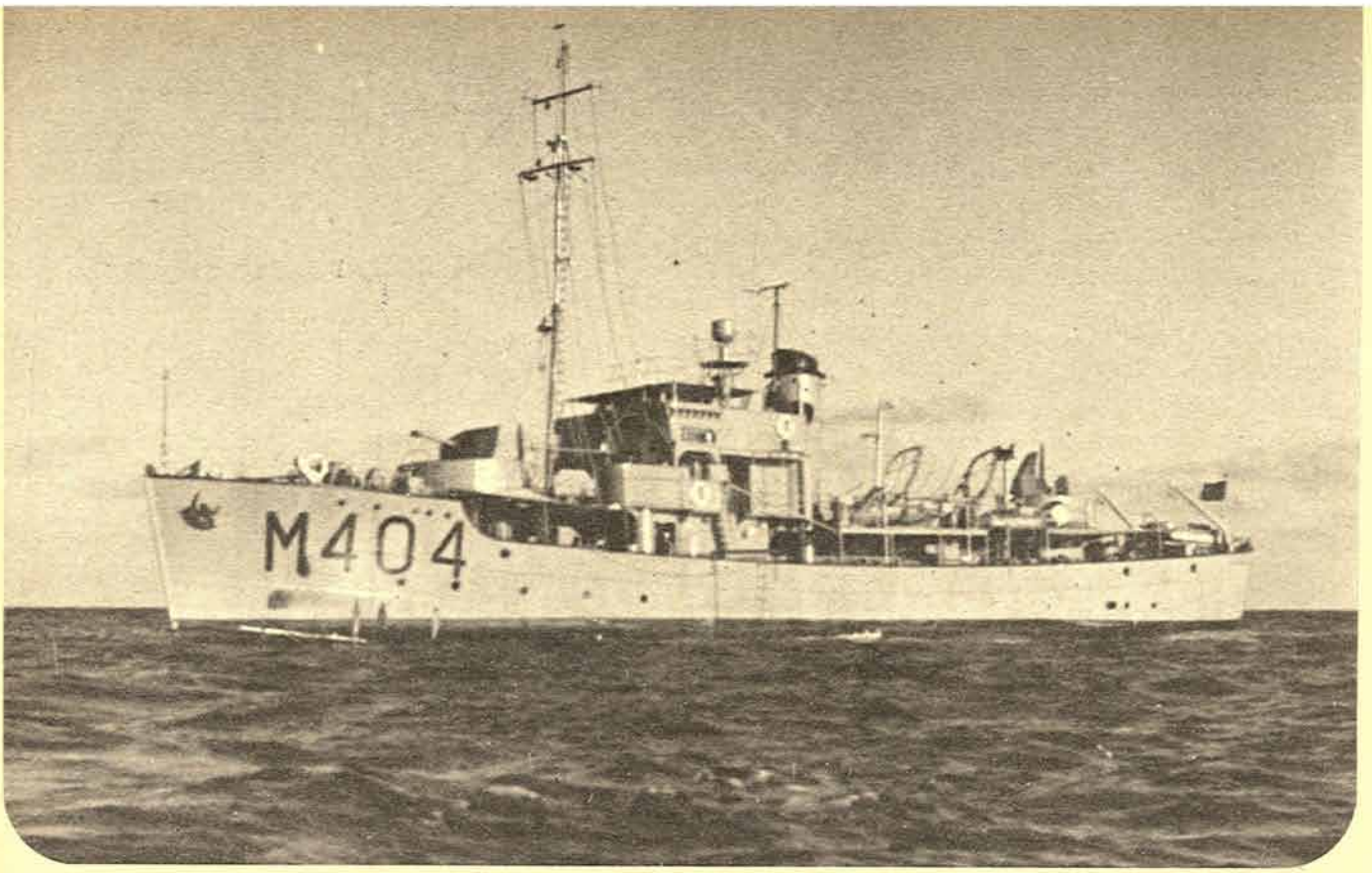
M. Horta

Sarj.-aj.

MEDALHAS COMEMORATIVAS

Estão à venda na secretaria da 5.ª Repartição da D. S. P. («Bem-Estar») as medalhas comemorativas dos «1.º Centenário do Almirante Silva Nogueira», «1.º Centenário do Almirante Pereira da Silva», «1.º Centenário do Comandante Fontoura da Costa» e da «Passagem do Estreito de Magalhães», mandadas cunhar pelo Ministério da Marinha, e a que a nossa Revista fez referência em números anteriores.

As quatro medalhas são vendidas conjuntamente, uma colecção a cada interessado e à razão de 600$00, e só podem ser adquiridas por militares da Armada e funcionários civis do Ministério da Marinha.



AFASTANDO...

(Evocação duma saída)

Últimos vislumbres de terra na alheta de estibordo; um pouco de terra portuguesa que ficava para trás... Na proa, o Sol agonizava num poente magoado, cheio de tons sangrentos.
O mar, com uma vaga de norte, cada vez mais cavada, ganhava ímpetos. Vento fresco noroeste. Céu coberto com claras.

O nosso navio, velho draga-minas a carvão, era pequeno, de popa a proa uns 50 metros, mas calava fundo e era uma «rocha» para o mar, segundo dizia a «abita». No entanto a vaga pelo través castigava-o. Depressa desapareceram do convés os «saudosos» de terra. Tudo se abrigou. Eu fiquei na ponte, era o meu quarto.
Olhei para trás, para a mancha já esfumada da terra, com uma tristeza infinita. Lá as tinha deixado, à minha mulher e àquela encantadora filhinha. A viagem não seria longa, mas o meu coração ficava para trás, ficava com elas. E recordava-as nas coisas do costume. A esta hora a garota deveria comer a sua «papinha». Como lhe tinha ralhado na véspera!...
Quando voltei a olhar para a proa, já o Sol havia desaparecido completamente e o céu ganhara uns tons acinzentados, apresentando-se o horizonte encinzeirado. Tomei nota da hora do pôr do Sol, veio o sinaleiro pedir autorização para acender os faróis de navegação e acenderam-se estes.
De novo me voltei para a popa, mas já não se avistava terra. Escurecia ràpidamente e, com a noite, o mar e o vento pareciam aumentar.
O quarto da largada é sempre triste, mas, assim, com um tempo destes, a mágoa é ainda mais funda. Os minutos parecem horas, as horas eternidades. Quarto da «tardinha» ou «quartinho»... Que ironia!
O sino deu as quatro badaladas, veio o pessoal acima render o quarto. Pouca gente e triste, com saudades da terra, do lar. O homem do leme entregou a WNW.
Depois, todos se foram. Registei as observações das 18.00, verifiquei o ponto estimado, que me deu umas 8 milhas a W do cabo Raso. E assim continuei.
Fui encostar-me à balustrada da ponte, encafuado no capote, para me proteger do frio e do mar que cada vez engrossava mais. O balanço aumentara também, e eu sentia uma pressão dolorosa no estômago e a cabeça, que rodopiava, tonta. Procurei reagir ao enjoo, andando e distraindo-me.
Tinham batido 19.00 e eis que me surge «o primeiro das máquinas» a dizer, todo aflito, que o pessoal da caldeira estava completamente enjoado.
– Mandaram-nos umas crianças acabadas de fazer, eles mal podem com os ferros!

– Bem, então é melhor dizer isso ao comandante e reduzir o número de rotações. Talvez melhore o balanço. Olhe, mande dar-lhes um «refresco»! O moço do paiol que encha uma cafeteira com uns três litros de vinho e junte-lhe açúcar e gelo.
– Melhor, senhor imediato! Vou para baixo e aviso o comandante.
Bom homem, este Silva. Eu tinha embarcado na véspera, mas já vira como era desenrascado e leal.
Apareceu-me o cabo de quarto a dar-me as rotações. Das 18.00 às 19.00 não tínhamos ultrapassado a média de 90 rotações por minuto.
– Ai, senhor imediato, esta gente há muito que não navegava! Vem tudo de «molho», os fogueiros, então, é uma lástima!
E lá se foi. Ficou tudo quedo e em silêncio.
Em silêncio?! Que força de expressão! Quando se tem vento de força 5 e vaga pelo través, pode-se ainda falar em silêncio num navio destes?!...
Mas, enfim, no silêncio psicológico que me rodeava, já não me considerava só. Sentia pulsar o coração do meu pequeno navio, adivinhava-lhe as suas angústias, procurava soluções para os seus problemas. Até eu próprio lhe pertencia, naquele momento era «os seus olhos e o seu cérebro».
O tempo deixou de ter significado para mim. Sobre as ondas que importa a noção de tempo?
Interessa-nos bem mais esse que nós sentimos no corpo e que o navio também sente.
Só para uma coisa vale a pena pensar no tempo e é esperar o render do quarto. Então, o tempo parece ter preguiça e vinga-se do desprezo com que o tratámos. E foi, assim, numa ânsia terrível, que passei a última hora do quarto. Sentia-me cansado e completamente gelado. Com o enjoo tinha desaparecido a fome e a única coisa que eu naquele momento desejava ardentemente era o meu beliche.
Faltavam uns minutos para as 20.00, o comandante apareceu para me render. Vinha um bocado enjoado, mas mesmo assim bem disposto e amável.
Entreguei-lhe o quarto. E que quarto! Despedi-me e precipitei-me para o meu camarote.
Havia um granel de coisas deixadas ali à partida, mas isso pouco me importou, estendi-me no beliche e ràpidamente adormeci.

Cruz Júnior
Cap.-frag.

(Foto do dr. L. C. Gaspar, ex-subm. RN)

SOMBRAS

Sombras que passam
altivas
enfunadas
galardoadas de ouro e à semelhança
de um rei feudal que tudo pode e quer...

Umas cor-de-rosa,
outras de esperança
e outras ainda cor de malmequer...

E desvairadas,
passam, correm, giram loucas,
como as almas danadas e perdidas,
a semear o fel das nossas bocas,
a assinalar de trevas as estradas,
a dar tédio e negrume às noites calmas,
a avassalar o Mundo,
a recalcar as almas,
não perdoando ao pária que passou!

E já na extrema curva da lonjura,
o triste caminhante
em desagravo à ânsia
à alígera amargura
ao feroz desatino
ao cruel desamor
alucinadamente grita e clama:

Que o céu seja um infinito mar de dor...
Que a terra seja feita em mar de chama!

E da janela do infinito
minha alma debruçada,
vê que pra lá da sombra não há nada!

Não há mais do que a sombra ainda maior...

A sombra! A sombra do Destino!

E interrogando a viração do Mundo,
o rodopio da vida
e o enigma do céu tudo em redor,

minha alma inconformada,
tristonha,
emudecida,

à sombra que passou, pérfida e fria,
procura em vão...
CRISTALIZAR EM FLOR.

Maria Teresa
Escrit. dactilógrafa

a Pátria honrai

As grandes qualidades de combatente e o elevado grau em que o 2.º-sargento fuzileiro especial n.º 5476 MÁRIO AUGUSTO RODRIGUES, do Destacamento N.º 11 de Fuzileiros Especiais, possui coragem, destemor, sangue frio e serena energia debaixo de fogo fazem-no constituir elemento muito valioso e digno de ostentar a medalha da Cruz de Guerra de 4.ª classe que lhe foi conferida.

No decurso de uma operação, ao entrar numa palhota de um reduto inimigo, teve a presença de espírito e coragem para dominar um elemento inimigo armado que lá se encontrava, apesar da resistência por este oferecida.

Noutra operação, a forma decidida e rápida como reagiu a flagelações que a sua unidade sofreu por parte de grupos inimigos contribuiu em grande parte para pôr em debandada tais grupos.

Ainda em outra acção, tendo o sargento R O D R I G U E S detectado um grupo de quatro elementos inimigos, abriu fogo e imediatamente correu em sua perseguição, tendo capturado um elemento ferido enquanto os restantes fugiam, com baixas confirmadas.

N. R.: *O 2.º-sargento fuzileiro especial RODRIGUES é natural de Celeirós, concelho de Sabrosa, distrito de Vila Real.*

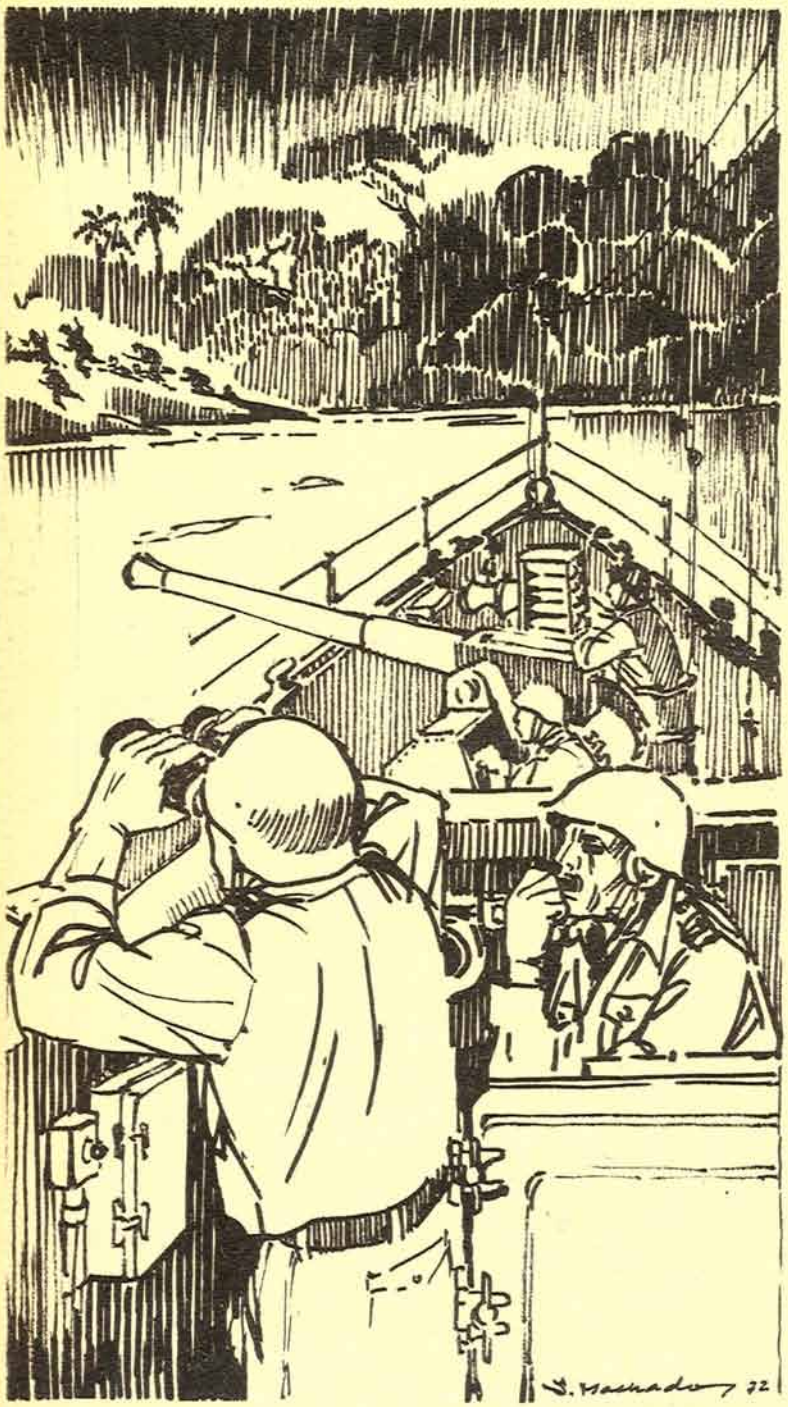
O Primeiro Combate

O navio passa pela frente da antiga povoação, permanentemente alerta contra possíveis incursões dos «turras», subindo o apertado rio, empenhado na sua primeira operação de guerra. Algures, no seu posto de sentinela no terraço de um prédio alto, os olhos fatigados e saudosos dum soldado de infantaria seguem o vulto negro, vaga silhueta recortada na noite enluarada, pegajosa e quente. Mussita: «Aquilo é que é vida! Por que não fui eu para a Marinha?»

Na casa da máquina do navio, atento aos vários indicadores de pressão e temperatura, o tronco nu lustroso de suor, o Costa, marinheiro CM de quarto, murmura: «Que calor danado! Por que raio não fui para outra especialidade?»

Na ponte, preocupado com o luar, de momento a momento mais luminoso, o comandante diz para o imediato: – Esta luminosidade não nos ajuda nada... Daqui a pouco passaremos a postos de combate.

À sua ordem, o imediato prime o botão que comanda o besouro de alarme. Em todos os alojamentos o som abafado, irritante, acorda os homens. Rápidos, saltam dos beliches. As roupas são enfiadas à pressa. Os capace-



tes pesadões e inestéticos são ajeitados nas cabeças, momentâneamente perdidas no imprevisto e no vago nauseamento de um medo tímido, que nasce não se sabe onde e atinge os sentidos, frágil mas tangível, acendendo preces mudas e energias inusitadas. Depois é o tropel nas escadas chapeadas, um acorrer aos seus postos, que o medo já vai morrendo, substituído por uma ansiedade nervosa que transmite ao olhar surpreendente acuidade, numa tentativa pertinaz de perfurar a massa escura, vagamente verde, que orla as margens do rio cada vez mais estreito, embora profundo.

A voz do comandante faz-se ouvir:

– Rotações mil e duzentas.

E o navio reduz a marcha. A espera prolonga-se. Navegando para montante, determinado e cauto, o navio-patrulha, quarenta metros de linhas elegantes, soletra na madrugada guineense, abrasada e calma, o alfa da finalidade para que fora construído: a guerra! Descreve, airoso e altivo, os meandros do rio tortuoso, pronto para o ataque e para a defesa. Caminha ao encontro de um destacamento de fuzileiros, deixado no dia anterior em missão de reconhecimento e detecção de acampamentos inimigos.

Das obras vivas sobe um ronronar surdo, entorpecente, enquanto pela descarga da circulação dos seus potentes motores a água jorra, impetuosa, dispersando as folhas amarelecidas que vogam, enfileiradas, para juzante. Tenso como os homens que o tripulam, marcha intemerato, cortando a água lutulenta, às vezes fosforosa, libertando, aqui e ali, revérberos dourados, no espumejar da superfície líquida, dormente, arrancada ao seu remanso eterno.

Coincidindo com impresumível alargamento do rio, o comandante ordena, da asa da ponte a bombordo:

– Mil e trezentas rotações.

A ordem é cumprida. As alavancas são empurradas para diante. Nos mostradores, os ponteiros sobem para os números indicados. O ronronar aumenta e a velocidade também. Aproxima-se a hora programada para o encontro: as seis. De súbito, perturbando o sossego da manhã que cresce em marés de rosa, lacre e ouro, ouve-se o rugir distante duma metralhadora pesada. Um espanto invade o navio. A expectativa envolve tudo e todos. De resto, para muitos, é o baptismo de fogo. Será fogo do inimigo? Em alguns o medo reaparece fazendo suar as mãos. Na escuridão busca-se o vulto do amigo, do camarada. Cada vez mais nítido soa o matraquear homicida. A espaços, ouvem-se também detonações mais fortes, talvez de morteiro. Inesperadamente, uma voz distante vibra no radiotelefone que Simão, o telegrafista, mantém no ouvido:

– Tigre! Tigre! Aqui Meta! Meta chama Tigre. Diga se me ouve. Escuto.

Nas palavras de código o destacamento de «fuzos» chama o navio. Um frémito de emoção perpassa pelos homens, ao aviso de Simão de que está em contacto com os camaradas, o comandante, muito calmo:

– Pergunta-lhes o que há...

Toda a gente espreita, na penumbra diminuída da ponte, a calma «escandalosa» do comandante. Frenético, Simão clama:

– Meta! Meta! Aqui Tigre! Estou a ouvi-lo em boas condições. Escuto.

– Tigre! Tigre! Suportamos forte ataque inimigo. Pedimos cobertura de Tigre. Diga se nos entendeu. Escuto.

Anelante, o telegrafista transmite ao comandante o que se passa. Aos receios de cada um sobrepõe-se agora a vontade de ajudar os camaradas em perigo. O comandante dá instruções. E, durante segundos, as vozes cruzam-se no espaço, parcas mas concisas. Um silêncio nervoso desce à ponte do navio. A voz do comandante quebra-o para dizer:

– Máquinas passam a mil rotações.

Alguns segundos transcorridos pega no telefone de comando para as peças.

– Atenção, peças! Abriremos fogo dentro de minutos. Tiro a rasar o tarrafe, onde não houver clareiras.

E o navio prossegue a sua marcha. Ultrapassado mais um cotovelo do rio, surge, como por encanto, uma vasta clareira a bombordo. Deitados no declive protector da margem, um pouco a esmo, os «fuzos» respondem ao ataque dos «turras». Este vem do matagal, a uns quinhentos metros do rio. Atento, telefone da artilharia bem seguro, o comandante abarca toda a cena. O olhar frio aprecia, fugaz, a majestade virgem e selvagem do local. Ao mesmo tempo inteira-se da situação. A sua voz ressoa, supitâneamente, seca e autoritária:

– Peça de vante! Atenção à ordem de fogo. O alvo é o vértice do mangal à esquerda.

E a ordem estruge:

– Fogo!

A peça de vante, cano longo, negro e lustroso, vomita ferro e fogo. Em ritmo alucinante os disparos sucedem-se. Uma palmeira atingida a meio, lá ao longe, verga-se, vencida, e tomba no solo. E a voz do comandante volta a ouvir-se:

– Peça de ré! Fogo!

Da peça de ré fogem, riscando o espaço, as «traçadoras». Na margem oposta levanta-se enorme coluna: o navio fora alvejado com morteiros. São ordenadas correcções de tiro. O patrulha desentranha-se na sua fúria de ataque. Paira, elegante, por uns momentos, para logo se movimentar célere, obedecendo à solicitação dos hélices. Os homens, nas asas das pontes e nas escotilhas, espiam, à sorrelfa, o espectáculo a um tempo grandioso e trágico. Na zona de tiro do inimigo cai, de chapuz, um dilúvio de metralha. E os «turras» esmorecem. Avistam-se vultos que fogem pelo palmar imenso. Mas as peças do navio continuam a rugir, enviando a sua mensagem de morte. A voz dos «fuzos» soa de novo:

– Tigre! Tigre! Aqui Meta! Vamos perseguir o inimigo. Intensifique o fogo durante cinco minutos e depois pare. Diga se entendeu. Escuto.

– Meta! Meta! Aqui Tigre! Entendido e terminado – responde Simão, no fecho da comunicação, dando cumprimento a instruções do comando.

O fogo inimigo cessara completamente. Os nossos projécteis luminosos fendem o ar, penetram em sinistros assobios pelo palmar bravio. As árvores, atingidas, partem-se e dobram-se para o chão. Aves de grande porte fogem, crucitando, furiosas ou assustadas. A paz aparente do matagal fechado é sacudida pela sinfonia da guerra. E as peças, no seguimento do plano concertado, calam-se de súbito. Um curto período de silêncio adumbrado e hostil baixa sobre toda a zona. Depois, ante o olhar espantado dos homens do navio, os «fuzos» erguem-se das suas posições e, dobrados sobre si próprios, metralhadoras apontadas para a frente, iniciam corridas curtas e rápidas pelo terréu ervoso, na direcção do inimigo, desprezado o momento de apuro, corações pulsando no desejo da vitória, juventude heróica e corajosa que tudo dá e nada pede.

A. Santos Coentro

2.º-ten. SE

---

bibliografia

OS LUSÍADAS – *Reimpressão da famosa edição conhecida por «do Morgado de Mateus»*

A Livraria Sam Carlos meteu ombros à tarefa de reeditar, em fac-símile, a famosa edição de «Os Lusíadas» publicada em Paris, em 1817, pelo dr. José M. de Sousa Botelho (Morgado de Mateus). Trata-se de uma obra rara, explêndida na profusão e magnificência das ilustrações e da composição gráfica e que tem sido considerada a melhor e a mais bela edição de «Os Lusíadas».

Surgiu há pouco nos escaparates das livrarias.

* * * * * * * * *

MILAGRE EM S. BARTOLOMEU – *(ficção) por Joaquim Lagoeiro*

A concluir o seu «Tríptico da Terra», fez Joaquim Lagoeiro publicar, em edição da Minerva, o seu romance «Milagre em S. Bartolomeu». Os leitores de «Viúvas de Vivos» e «Madre Antiga» têm, agora, em «Milagre em S. Bartolomeu», ensejo de apreciar Joaquim Lagoeiro no seu estilo directo e fácil, que é uma autêntica versão poética da vida no que ela tem de mais autêntico e real.

* * * * * * * * *

EURICO, O PRESBÍTERO – *de Alexandre Herculano*

Fazendo parte de uma edição completa das obras de Alexandre Herculano que a Bertrand se propõe levar a cabo, surgiu há pouco o I volume do «Monasticon» – «Eurico, o Presbítero», com uma nota introdutória de Vitorino Nemésio e comentários e notas explicativas de A. Lucas.

* * * * * * *

A MAGNÍFICA AVENTURA – *por Norberto Lopes*

Publicações Europa-América acabam de lançar um novo trabalho de Norberto Lopes, cujo conteúdo se alicerça na conferência que o autor fez na Sociedade de Geografia na sessão comemorativa do Cinquentenário da 1.ª Travessia Aérea do Atlântico Sul.

bibliografia

OS INTRUSOS – *(poesia) por Natércia Freire*

Surgiu mais um livro de poemas de Natércia Freire.
A voz de Natércia Freire ergue-se suficientemente para prescindir de elogios e encómios que nada vêm juntar ao incontestado valor da sua poesia. É, portanto, mais uma boa e segura pedra para o edifício da poesia portuguesa contemporânea.

AINDA HÁ ESTRELAS NO CÉU – *por Luiz Forjaz Trigueiros*

Em edição da Verbo acaba de aparecer mais este livro de Luiz Forjaz Trigueiros. Volume de crítica social, nele se escalpeliza, com ironia implacável, a sociedade dita burguesa.

O. Lemos
Cap.-frag.

ciências artes e letras

A Pintura Metafísica

Foi o pintor Giorgio de Chirico, nascido na Grécia em 1888 e filho de pais italianos, que empregou pela primeira vez o termo «pintura metafísica».

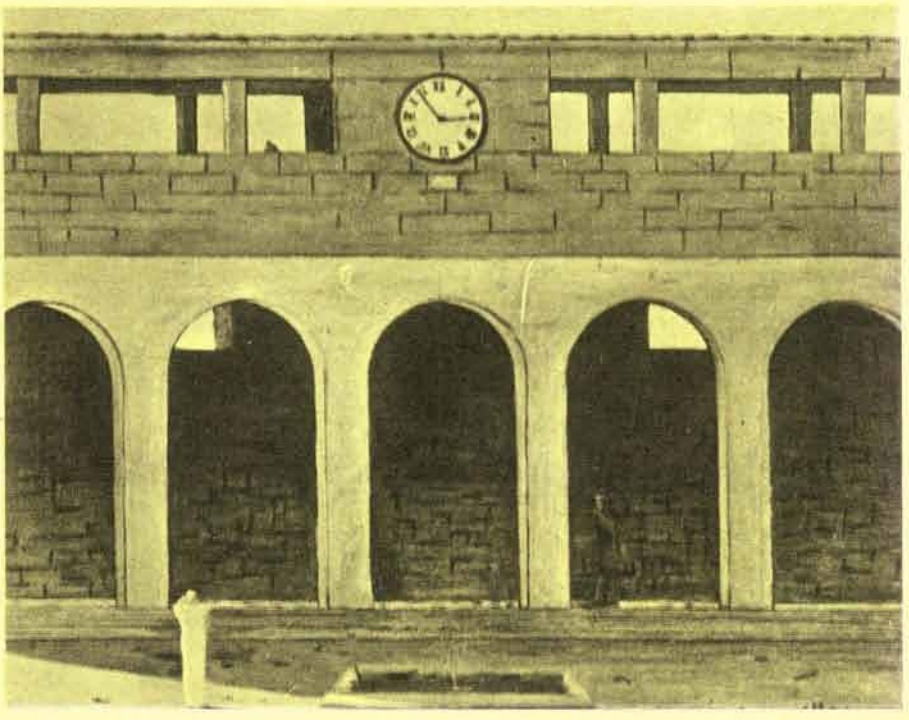
Que pretendia ele com isso? Simplesmente fazer brotar do eterno silêncio das coisas, da sua imobilidade impassível e angustiante, segredos sobrenaturais – uma espécie de enigma cuja presença nos deixa inquietos porque sabemos não poder adivinhá-lo.

A sua natureza de homem criado na Grécia, onde a fantasmagoria do passado povoa de visões e sortilégios o presente, contribuia para influenciar o conteúdo prático da sua pintura. A luz, na Grécia, é de uma pureza sem igual no Mundo. A visão das coisas, definidas e recortadas com precisão alucinante, estende-se, de forma por assim dizer irreal, até ao infinito. E esta sensação transpomo-la logo para as telas de Chirico, onde há cidades cujas ruas desertas se perdem na lonjura, nítida e assustadoramente abandonadas e onde as fachadas de pureza geométrica e as altas chaminés tristes e melancólicas nos põem na alma uma inquietação, um não sei quê de tragédia que não sabemos se iminente se de sempre, que nos prende como o olhar da esfinge. Os figurantes são estátuas, vivas, no entanto, à custa da sua trágica imobilidade, postas como uma interrogação aos segredos que se escondem por detrás de fachadas enigmáticas, ou de paredes de muralha impressionantes.

Chirico, pintor-poeta em permanente estado de ansiedade!

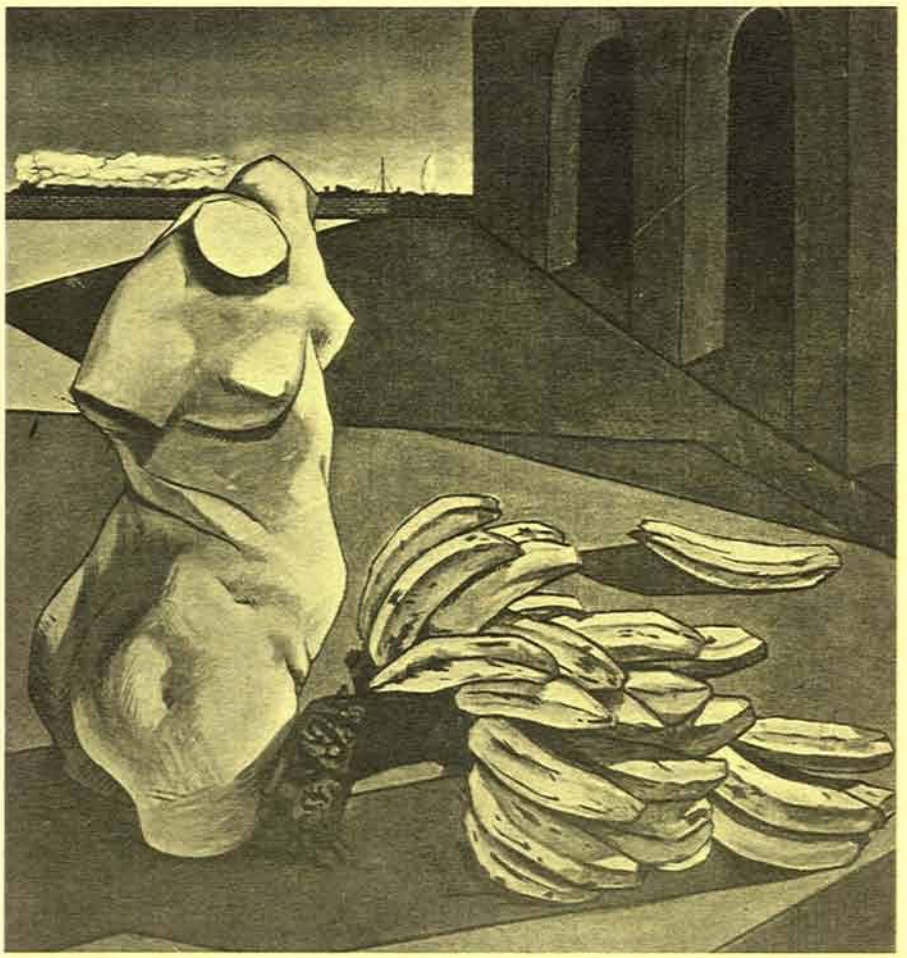
As arcadas dos palácios de Chirico são como grandes olhos vazios, impos-

«O Enigma da Hora»



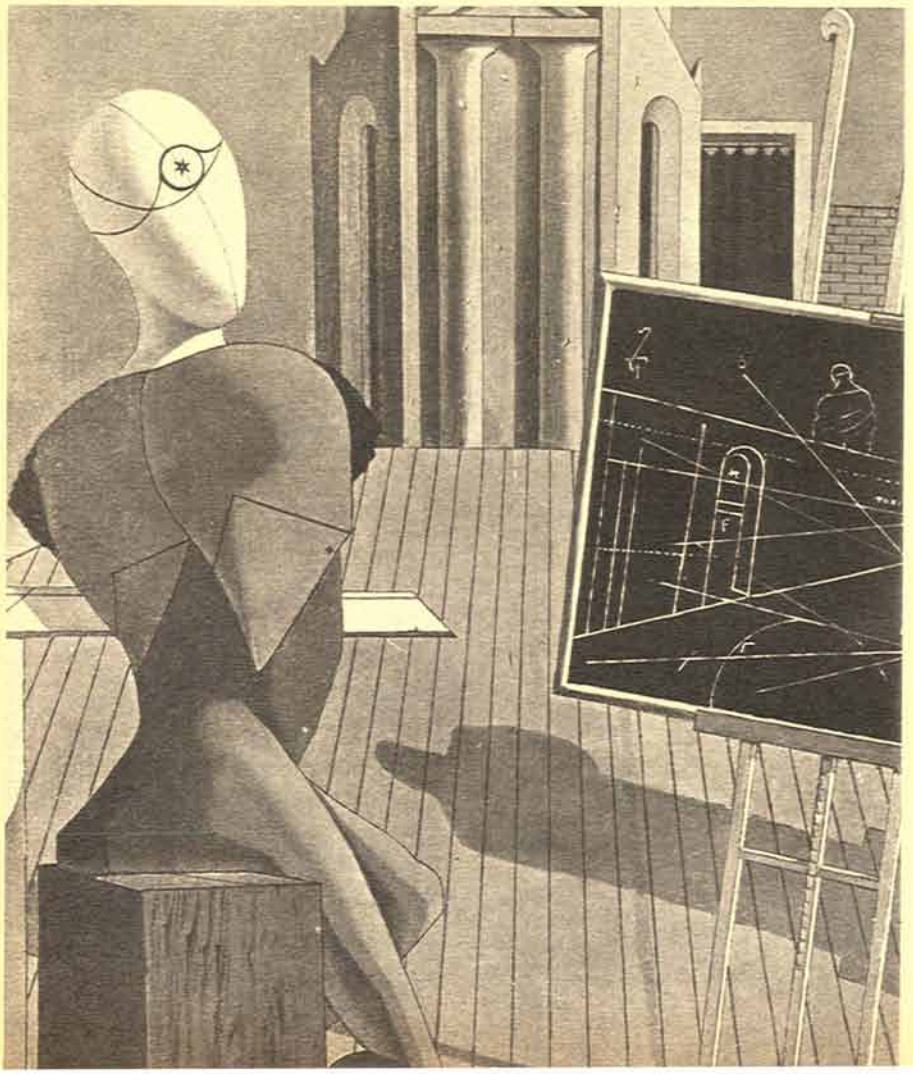
síveis de encher. Postos frente a frente, certos objectos parecem conversar no seu mutismo, misteriosamente relacionados, apesar da natureza insólita dessa presença mútua; a sua imobilidade aparente esconde, no entanto, actividades insuspeitas. Essa imobilidade das coisas empresta às telas de Chirico uma poesia especial, uma espécie de espera de alguma coisa sobrenatural que se sente estar para acontecer mas cujo sentido se desconhece. Por vezes, certos objectos, abandonados no meio de uma rua deserta, na mais desconcertante das ambiências, são como destroços na sua nudez trágica, qual grito saído dessa espécie de alma que tais objectos, nessas circunstâncias, parecem adquirir.

Até 1915, a pintura de Chirico procura a essência do infinito, da solidão, da melancolia e da incerteza. É o caso de «O Enigma da Hora», pintado em 1911. A paleta é sombria e dela estão ausentes todas as cores gritantes. A luz é dada pelo sombreado dos diversos planos geometrizados,

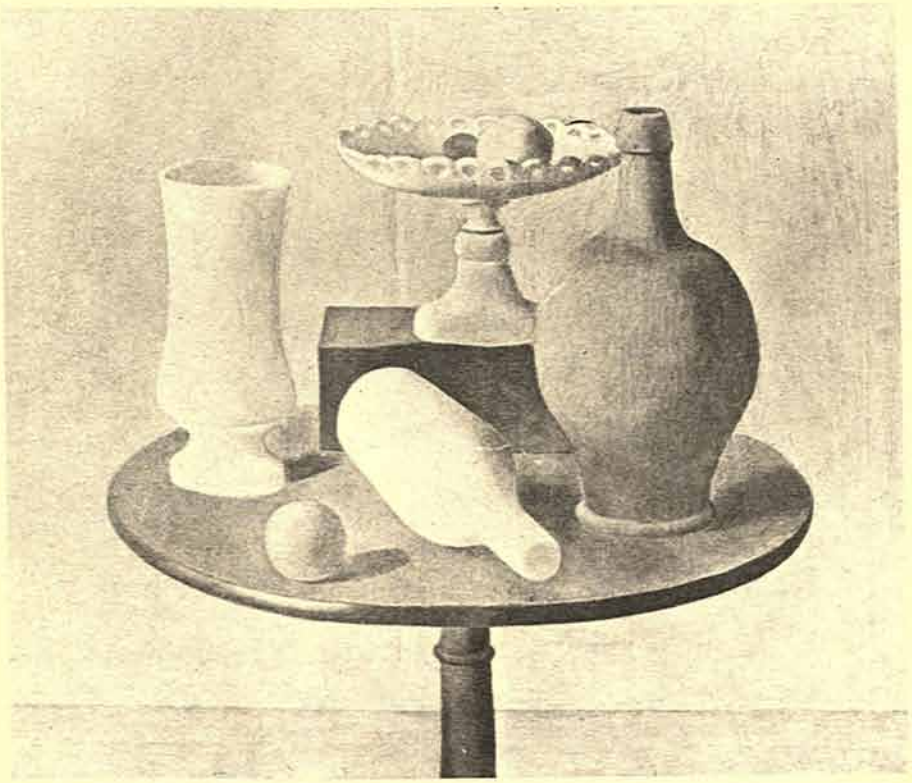


«A Incerteza do Poeta»

«O Vaticinador»



que acentuam os efeitos metafísicos que o artista pretende. Mais tarde, Chirico procurará uma concepção mais intelectualizada da sua pintura. Aquela ansiedade, que era sugerida pelas impressionantes ruas desertas (como se os homens tivessem desaparecido da Terra) e que exprimia a essência particular de uma visão extraída do «natural», transformar-se-á numa concepção «supernatural» em que o súbito encontro de um objecto inesperado vem acentuar uma ambiência poética surpreendente, cara ao subconsciente do artista. É o caso do quadro «A Incerteza do Poeta», pintado em 1913. Um pórtico na sombra, um pedaço de estátua antiga numa praça geometrizada em excesso e um comboio fumegante no horizonte acentuam a interpenetração misteriosa de dois mundos – o antigo e o moderno. O cacho de bananas funciona como elemento de surpresa desconcertante, expressão de um sentimento espontâneo em que a razão não intervém, exprimindo, talvez, aquele verso de Apollinaire: «Incerteza, oh, minhas



«Natureza Morta Metafísica»

delícias...» O quadro está impregnado de uma atmosfera melancólica que reflecte a nostalgia do acaso, encontros que só o sonho poderá prever, fora de qualquer precisão realista.

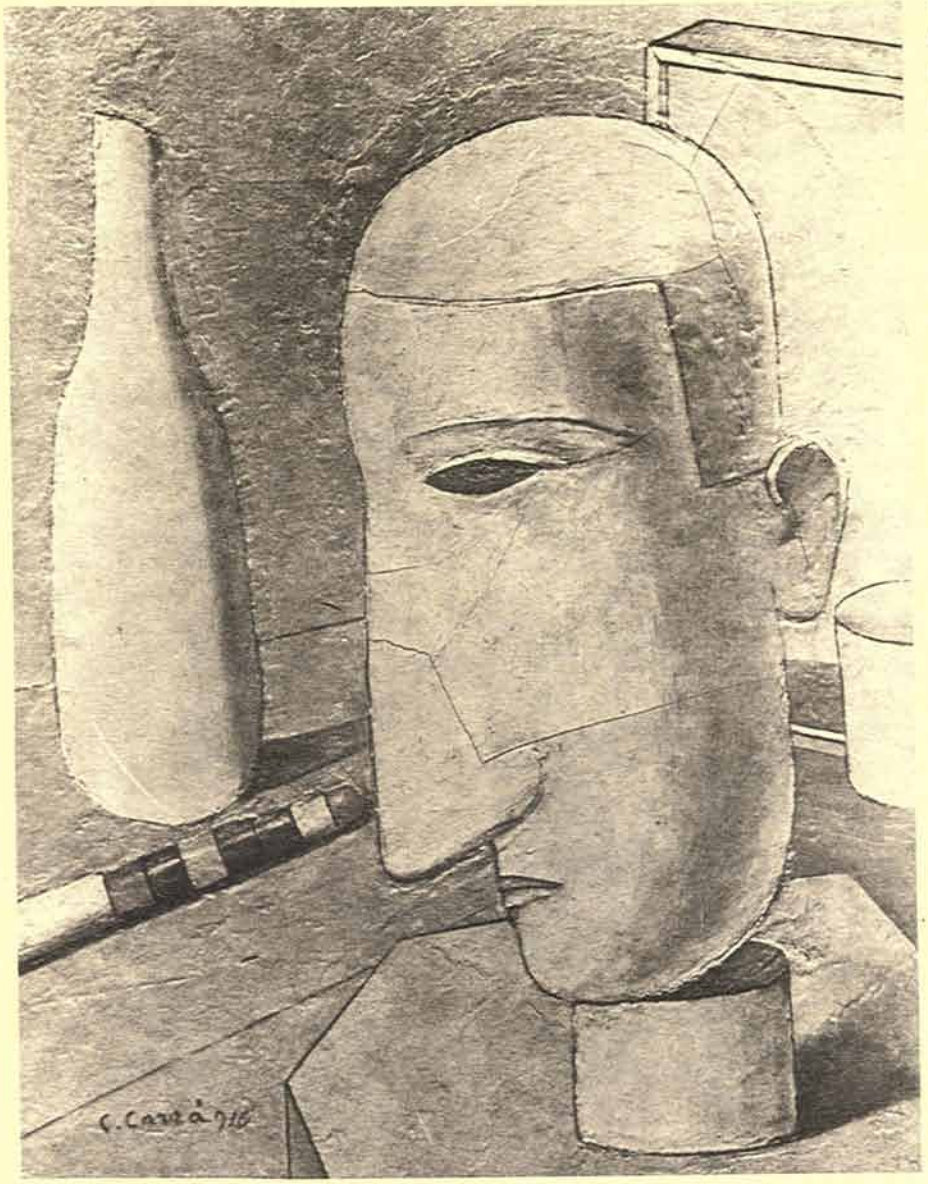
Chirico vai-se aproximando de uma pintura cada vez mais chegada ao surrealismo, sem, no entanto, enveredar por ele. A realidade, embora espectro de si própria, permanece na sua pintura. Porém, agora, acrescenta-lhe um dinamismo novo e surgem temas movimentados como os dos cavalos que galopam em cenários estranhos, vindos não se sabe donde e com destino mais incerto ainda.

O seu universo friamente geometrizado, povoa-se mais tarde de silhuetas humanas de formas emprestadas a manequins ou *robots* (geométricos também) que, despersonalizadas, se tornam como imagens-sombra interrogadoras e perturbantes, autênticos catalisadores de impressões sobrenaturais como em «O Vaticinador», de 1915.

Os quadros de Chirico criam sempre uma impressão de desconforto pela transfiguração da realidade. Não é o caso, por exemplo, de Giorgio Morand (1890-1964), que prefere tratar assuntos em que os objectos familiares, pela maneira carinhosa como são tratados, adquirem a dignidade de «pequenos deuses lares» protectores. A sua arte exprime-se com inefável serenidade, espécie de religiosidade que empresta às coisas um toque de sobrenaturalidade. Veja-se, por exemplo, o seu quadro «Natureza Morta Metafísica».

Carlo Carrá (n. 1881), na sua fase metafísica, também não desdenha a realidade e procura através da «imagem da forma» a «verdadeira essência das coisas». A associação imprevista de certos objectos acentua o carácter angustioso de certas telas como em «Cavalheiro Embriagado». Poucas vezes a perda de consciência e a obnubilação da embriaguez terão sido sugeridas com tanta impressividade como neste quadro de Carrá.

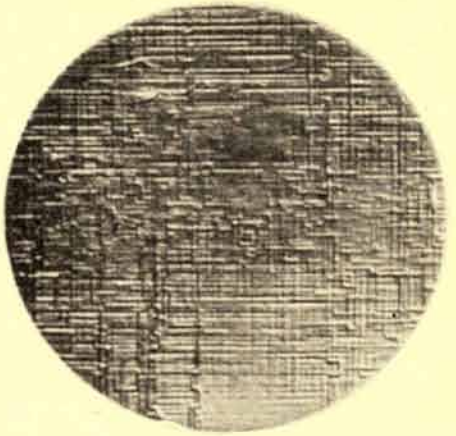
O. Lemos
Cap.-frag.



«Cavalheiro Embriagado»

MEDALHA PARA MARIA HELENA VIEIRA DA SILVA

A nossa compatriota Maria Helena Vieira da Silva é, sem dúvida, o pintor português de maior projecção universal. Na realidade, o seu nome faz parte de todas as antologias da pintura contemporânea e é, para nós, motivo de orgulho vê-la ao lado de todos os outros grandes nomes da arte actual. A tal ponto que justificou a cunhagem, em Paris, de uma medalha da autoria de Anton Prinner que reproduzimos.



CAPAS PARA A REVISTA

Estão à venda na secretaria da nossa Revista, no Ministério da Marinha, capas para arquivar 30 exemplares da «Revista da Armada».
As capas impressas em offset, **a 4 cores, são vendidas ao preço de 25$00. Podem ser remetidas pelo correio a quem o solicitar, sendo o preço acrescido dos respectivos portes.**

GORONGOSA

No Estado Português de Moçambique, distrito de Manica e Sofala, fica situada uma das mais famosas reservas de animais selvagens da África – o Parque Nacional da Gorongosa.

Está localizado numa região com condições naturais e climatéricas únicas para nele se concentrarem as mais variadas espécies da fauna africana, as quais ali vivem às centenas e aos milhares, na certeza de que o Homem as respeita.

O famoso parque não está limitado por barreiras artificiais, mas por fronteiras naturais constituídas pelos rios que o circundam. A sua extensão é um pouco maior que á da província do Algarve (400 000 hectares).

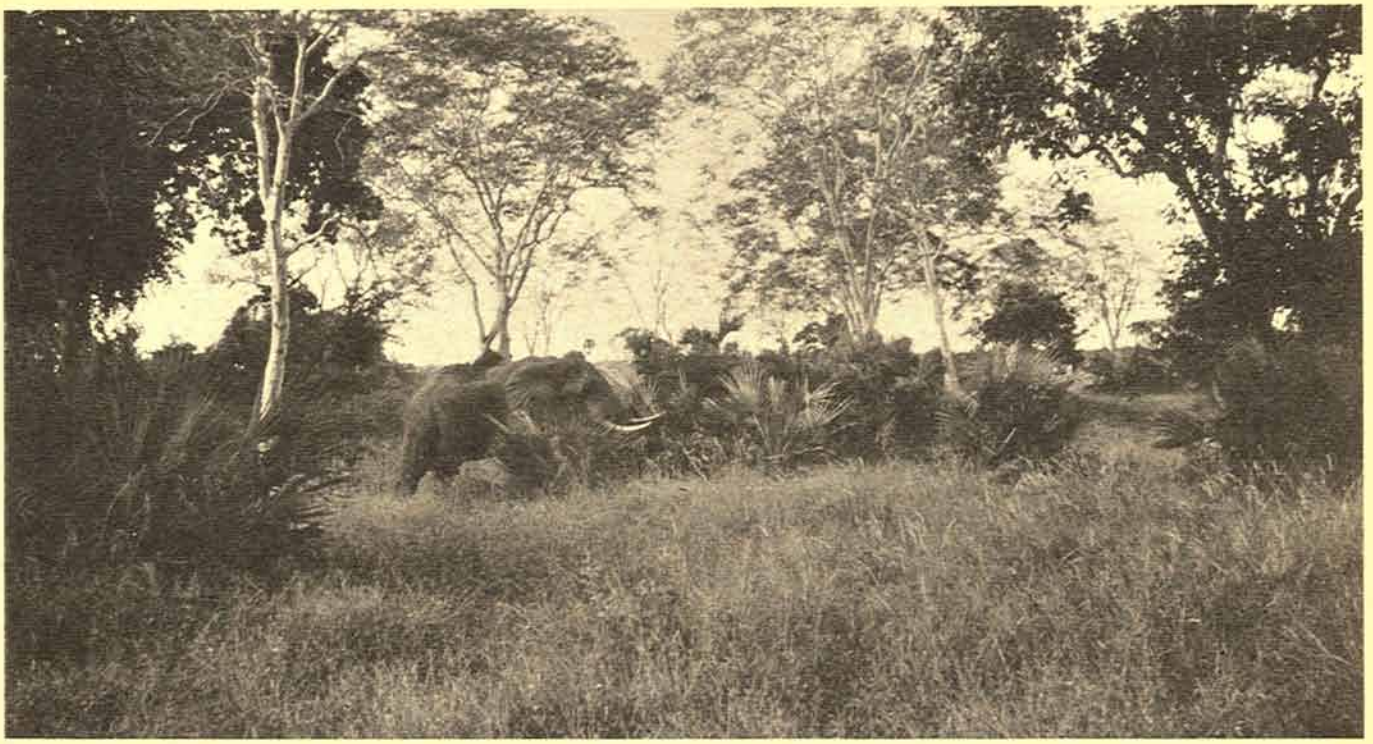
O «acampamento» – Chitengo –, local da recepção das visitas, é constituído por uma série de modernas construções onde se encontram instalações e serviços de todo o género para acolher os turistas, desde os «rondáveis», com todas as comodidades, até ao restaurante, salas de convívio, correio, lojas, piscina, jardins e campo de aviação para aviões ligeiros.

Para os funcionários de todas as categorias que lá prestam serviço não faltam acomodações dignas e funcionais, incluíndo belas escolas infantis com pessoal docente diplomado e qualificado.

Desfruta-se um ambiente convidativo a proporcionar umas boas férias.

Os turistas acorrem já em grande número. O ano passado (1971) o Parque da Gorongosa registou cerca de vinte mil visitas.

As carrinhas do parque, conduzidas por hábeis motoristas, ou carros particulares, levando guias, transportam os turistas a todos os recantos da reserva.



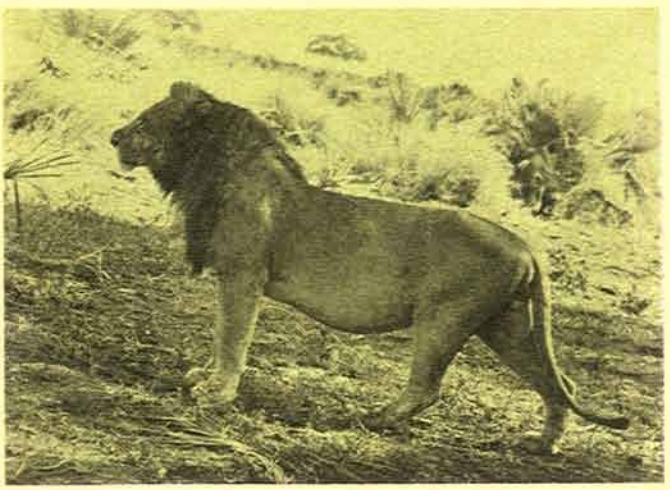
(Foto de S. Cabeçadas)

Os panoramas que se apreciam são os mais variados. Desde a floresta ao mato, da campina sem fim aos rios e aos lagos, de tudo se vê. Este é o cenário onde a vida dos animais das espécies mais variadas, mamíferos, répteis, peixes, aves, nascem, vivem, reproduzem-se e morrem.

E a velar pela segurança destas vidas, vigias estão colocados nos pontos mais estratégicos de todo o parque, dotados dos meios de comunicação mais modernos – rápidas carrinhas, radiotelefones, etc. –, para acorrerem prontamente onde qualquer caçador furtivo apareça a transgredir as leis que garantem a tranquilidade daquele oásis.

O que impressiona o visitante logo que inicia o seu passeio pelo parque, às horas mais convenientes – romper da manhã ou declinar da tarde –, é a facilidade com que encontra, junto às picadas, ou mesmo nestas, tanta e numerosa variedade de animais.

(Foto de M. Horta)



São elefantes, zebras, bois-cavalos, búfalos, impalas, macacos, tudo às dezenas e até às centenas; leões, chengos, inhacosos, pala-palas, gondongas, hipopótamos, leopardos, jacarés.

Na altura da nossa visita viam-se dezenas e dezenas de animais com as suas crias.

Os abutres, voando em círculos, aguardam o momento de caírem como flechas sobre os restos de animais que serviram de lauto banquete a outros. As aves de todos os tamanhos e coloridos chilreiam por todos os lados.

É um nunca mais deixar de ver aqui e além, aos grupos ou isolados, toda esta bicharada, habituada já a ser visitada diàriamente.

Vale bem a pena ficar um dia na cidade da Beira para uma visita à Gorongosa, o que é muito fácil, pois, pràticamente todos os dias, são organizados passeios turísticos com aquele fim.

Na visita que, recentemente, tivemos oportunidade de fazer a esta reserva, contactámos um jovem casal suíço, que estava verdadeiramente eufórico com todo o espectáculo que presenciava. Dizia-nos que haviam acabado de percorrer os mais famosos parques da África mas que nada viram de semelhante a este. Tinha razão um amigo que lhes dissera: «Para verem caça, só na Gorongosa», concluía o simpático casal.

S. Cabeçadas
Capelão grad. cap.-frag.

voz da abita

De Horácio Gonçalves, 1.º-sarg. C, em serviço em S. Tomé:

«Com os meus cumprimentos a todos quantos trabalham na nossa Revista, acerca da qual tantos elogios me têm sido dirigidos, aproveito esta carta para enviar um sobrescrito e um selo posto ontem em circulação. Acerca dos selos da mesma série das outras províncias ultramarinas verifiquei que o referente a Macau tem as bandeiras com uma flutuação ao contrário, o que, em minha opinião, parece estar errado.

«Agradecia qualquer referência na própria Revista sobre o citado selo. (...)»

N. R. – *A carta, o sobrescrito e o selo vão ser enviados ao nosso colaborador que subscreve a secção «Filatelia», para apreciação e publicação, se for caso disso.*

De Gaspar Manuel Pinto Monteiro, 2.º-gr. L, recebemos uma carta de que transcrevemos

«(...) Todos os coleccionadores de postais ilustrados podem dedicar-se a fazer as suas colecções temàticamente e sempre que possível historiografadas, levando, deste modo, o indivíduo a um estudo pormenorizado do assunto, o qual, passo a passo, o valorizará cada vez mais culturalmente, levando-o a divulgar ao povo português a beleza sem par deste "jardim de flores plantado à beira mar...".

«Nesta conformidade, comprometo-me a informar todos os aficionados sobre os regulamentos a que obriga esta colecção, tentando, na medida do possível, realizar dentro de meses uma exposição entre vários elementos da Marinha. (...)»

N. R. – *A «Revista da Armada» agradece desde já o interesse e a promessa de colaboração. Põe este assunto à apreciação dos seus leitores e agradece-lhes que manifestem a sua opinião quanto à oportunidade e ao interesse desta iniciativa.*

SENTINELA

Olhando o céu, olhando as águas.
Contando os minutos que a custo avançam.
Olhar penetrante, pensamentos, mágoas;
ele está de vela, os outros descansam.

Tem ordens e mando; não é comandante.
É duro mas calmo nas ordens que tem.
Caminha na noite, mas a cada instante,
recorda que está velando alguém.

Frio ou calor, chuva, neve ou vento,
a tudo ele está já habituado...
Choram-lhe os olhos. Doi-lhe o coração.

Tempo de sono e descanso roubado.
Sente na carne todo este tormento,
mas é o seu dever. Ele é o guardião!

Agostinho
Mar. L

QUE FELIZ DESTINO O MEU

I

Se Deus te deu, com certeza,
tanta luz, tanta pureza,
pró meu destino ser teu,
deu-me tudo quanto eu queria
e nem tanto eu merecia,
que feliz destino o meu.

II

Às vezes até suponho
que vejo através dum sonho
um mundo onde não vivi,
porque não vivi outrora,
a vida que vivo agora
desde a hora em que te vi.

III

Sofro enquanto não te vejo
ao pé de mim na igreja
envolta em lírico véu,
ver então que te pertenço,
oh, meu Deus, quando assim penso
julgo até que estou no Céu.

IV

E é no teu olhar tão puro
que vou lendo o meu futuro
pois o passado esqueci
e fico recompensado
da perda desse passado
quando estou ao pé de ti.

F. Maganinho
1.º-gr. M

notícias pessoais

CASAMENTOS

Cap.-ten. SG RA Guilherme Paes Paula casou, em 12-8-72, com D. Felisbela dos Anjos.

1.º-ten. Pedro Manuel Couceiro de Sousa Santos casou, em 11-8-72, com D. Maria Madalena E. N. Cardoso.

1.º-ten. Alberto Eduardo Ricardo Gonçalves casou, em 6-9-72, com D. Francisca Tavares S. Moniz.

2.º-ten. Luís Carlos Calceteiro Serafim casou, em 5-8-72, com D. Mariana Vitória S. Silva.

Subten. RN José Diogo Coelho da Silva Passos casou, em 17-7-72, com D. Jocelyne Marie-José Levitre.

Aspirante RN Vítor António Morgado Ferreira Mota casou, em 26-8-72, com D. Olímpia Maria C. Mosca.

2.º-sarg. H Antero Lopes Machado casou, em 30-7-72, com D. Maria Laura S. M. Lopes.

2.º-sarg. AEA Florinda José Gamito Candeias casou, em 15-7-72, com D. Lucília Maria C. Gamito.

2.º-sarg. AEA José de Sousa Canteiro casou, em 30-7-72, com D. Maria Isabel C. Vicente.

1526/65/C. O – Vicente casou, em 6-8-72, com D. Maria de Nazaré R. P. Agostinho.

750/67/C. E – Rodrigues casou, em 28-7-72, com D. Maria Cidália N. Baptista.

1609/67/Mar. FZ – Gomes casou, em 6-8-72, com D. Maria Otília S. Machado.

1003/69/Mar. L – Conceição casou, em 30-7-72, com D. Maria José F. Louro.

87/71/1.º-gr. FZ – Cruz casou, em 29-7-72, com D. Maria Isabel S. Negreiros.

8052/72/2.º-gr. RM – Costa casou, em 5-8-72, com D. Maria Helena Teixeira.

* * * * * * * * *

PASSAGENS À RESERVA

Comodoro Carlos Alberto Teixeira da Silva colocado na situação da Reserva da Armada desde 18-9-72.

Cap.-m.-g. Afonso Manuel Machado de Sousa colocado na situação da Reserva da Armada desde 2-8-72.

Cap.-m.-g. Guilherme dos Reis Tomaz colocado na situação da Reserva da Armada desde 5-9-72.

1.º-ten. SG António da Silva Torres Ferrari colocado na situação da Reserva da Armada desde 7-8-72, continuando na efectividade do serviço.

Sarg.-aj. A Joaquim de Jesus passou à Reserva Aa em 12-8-72.

Sarg.-aj. A José P. da Silva passou à Reserva Aa em 5-9-72.

1.º-sarg. A Sebastião A. Santos passou à Reserva Aa em 7-9-72.

1.º-sarg. ACM Saul Miranda passou à Reserva Ab em 5-9-72.

1.º-sarg. ACM Vítor Manuel F. Sequeira passou à Reserva Ab em 1-9-72.

4441/C. C – João Carlos S. Mendes passou à Reserva Ab em 9-9-72.

* * * * * * *

APOSENTAÇÕES

Em 1-10-72 foram aposentados:

José Henrique C. Júnior, faroleiro-chefe do Q. P. C.

Lídia Gomes Lourenço, cozinheira do Q. P. C.

João Baião Arcanjo, guarda de 2.ª classe do Corpo de Polícia dos Estabelecimentos de Marinha do Q. P. C.

António Joaquim Fernandes, mestre de 1.ª classe do Q. P. C.

* * * * * * * * *

FALECIMENTOS

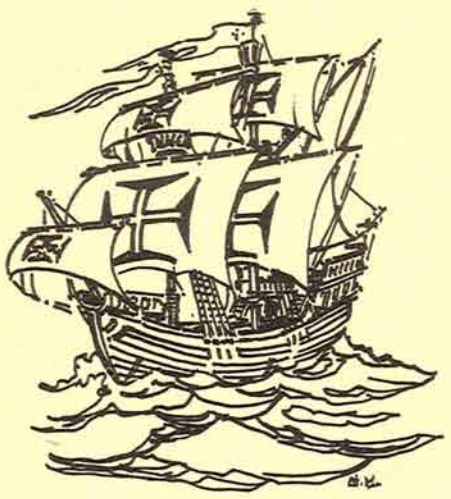
1.º-ten. SG Ref. Francisco da Silva faleceu em 27-9-72.

Sarg.-aj. H RAa Cristiano Duarte de Azevedo faleceu em 24-7-72.

1.º-sarg. M Mário José da C. Marcelino faleceu, em S. Tomé, em 8-9-72.

1467/67/Mar. FEZ – Bernardino Marques faleceu, na Guiné, em 6-9-72.

A. Chuquere
Cap.-frag



saibam todos

Que os oficiais, sargentos, praças e pessoal do Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha, beneficiários dos Serviços Sociais das Forças Armadas, podem usufruir da assistência médica prestada pelo Posto Policlínico da Junta Central das Casas dos Pescadores que funciona no Largo do Corpo Santo.

Que os mesmos beneficiários podem utilizar o Centro Médico dos Serviços Sociais das Forças Armadas no Alfeite, instalado na Estação Naval do Alfeite, à entrada do Portão Verde (Laranjeiro).

Que aqueles beneficiários podem ainda receber assistência médica prestada nos con-

sultórios e serviços de médicos contratados, directamente ou mediante senha passada no Centro Médico dos Serviços Sociais das Forças Armadas.

Que a família dos militares da Armada no activo, reserva ou reforma e dos funcionários do Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha, por falecimento destes, recebe assistência directa de um oficial, sargento, praça ou funcionário civil expressamente nomeado para o efeito, o qual presta essa assistência por tempo dependente dos assuntos a tratar, mas não excedendo normalmente dois meses.

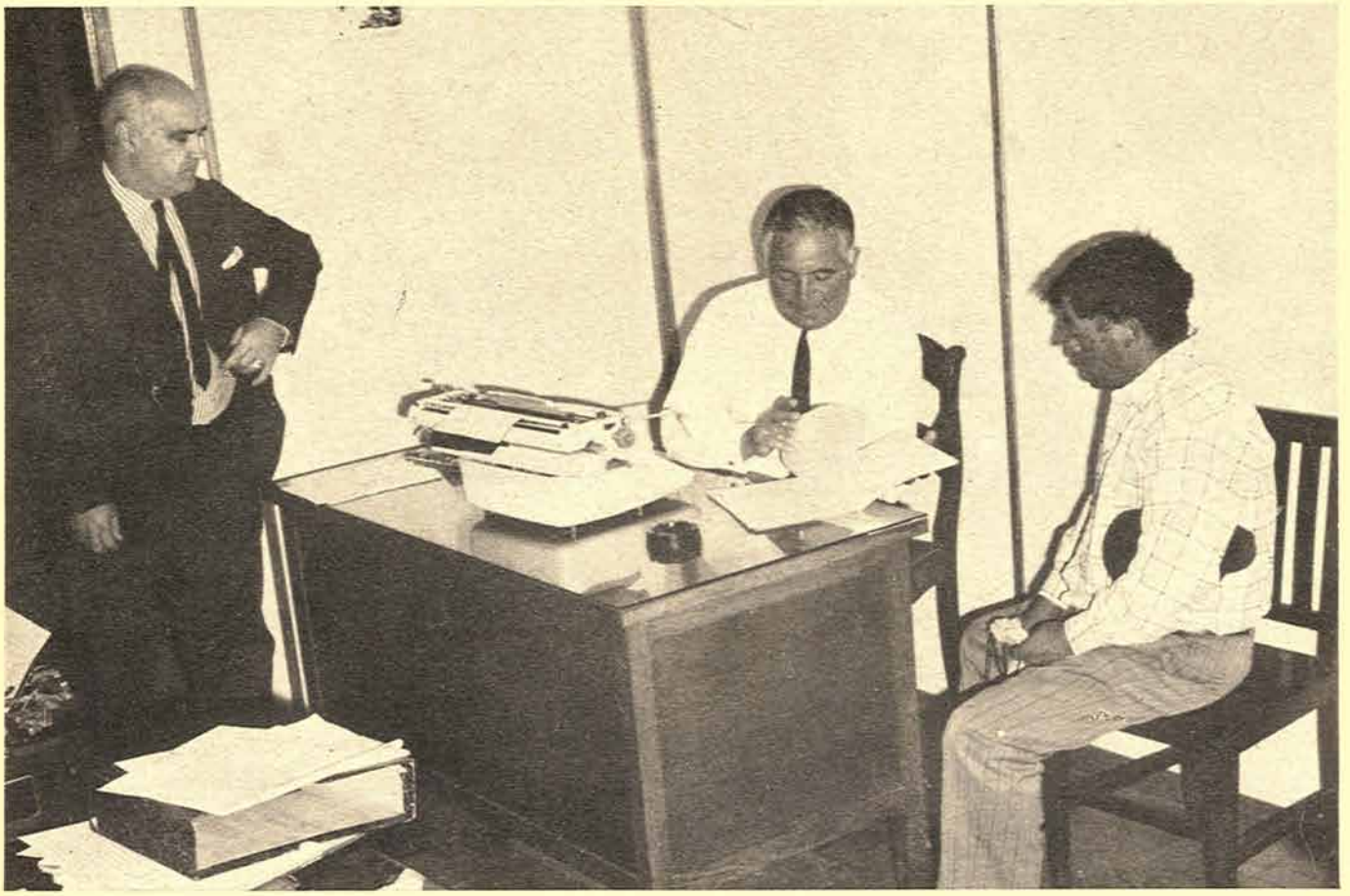
Que os inválidos de guerra da Armada, o pessoal militar e os funcionários do Quadro do Pessoal Civil do Ministério da Marinha na situação de invalidez, nos casos em que esta afecte as suas possibilidades de deslocação, beneficiam, na parte aplicável, de assistência análoga à estabelecida para as famílias do pessoal falecido.

Que por morte do pessoal militar ou civil a família que à data do falecimento se encontrava a seu cargo tem direito a um subsídio de montante correspondente ao vencimento de cinco meses além do vencimento do mês em que o faiecimento se verificou.

S. Elpídio
Cap.-frag.

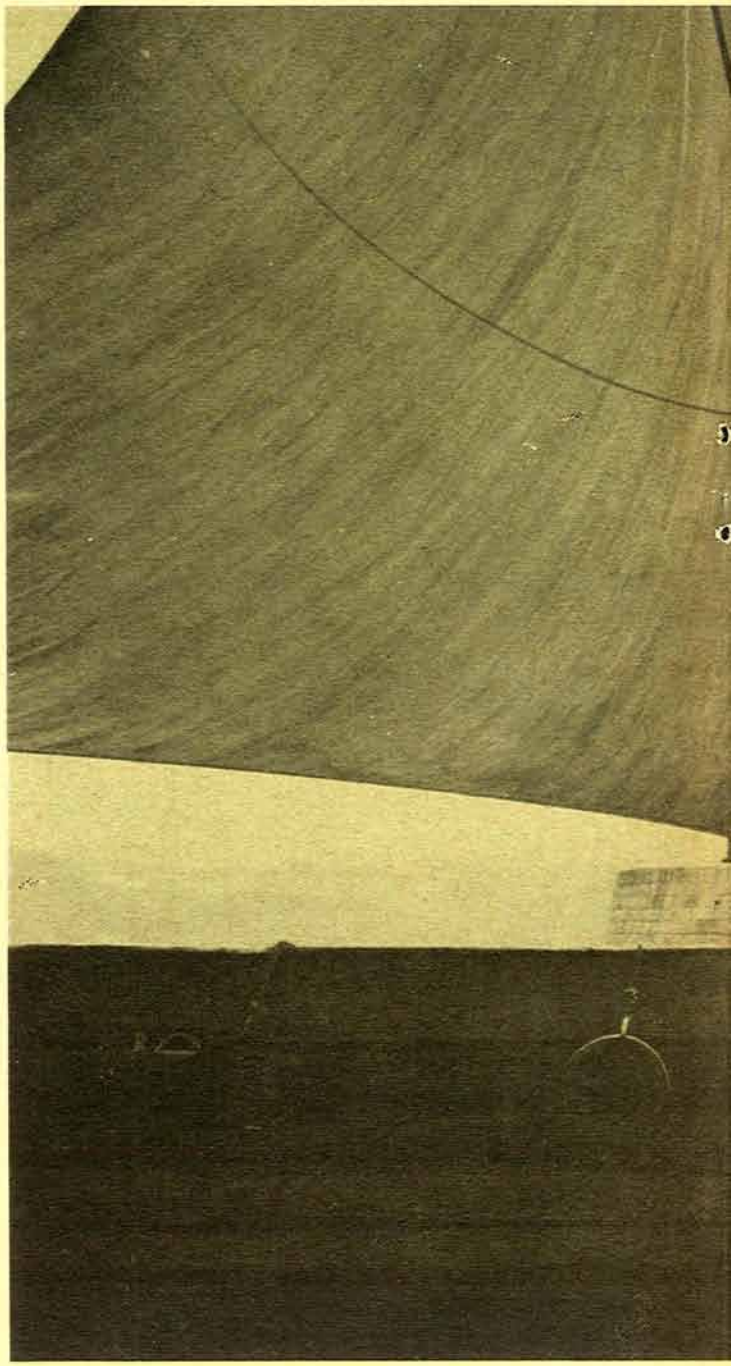
Polícia Marítima

Tão extenso o trabalho como a jurisdição



Mais de dois mil processos-crime e de transgressão passam, anualmente pelas secções de investigação da Polícia Marítima. Os seus agentes estão nos cais de embarque e desembarque, no rio em rondas constantes, a bordo de toda a navegação nacional e estrangeira, nas praias, nas pequenas embarcações de tráfego local e de passageiros, em estaleiros e armazéns, enfim, estão em toda a área da sua extensa jurisdição, num trabalho complexo e eficiente. Basta referir, para se avaliar do volume desse trabalho, que só no porto de Lisboa entram, por ano,

Polícia Marítima

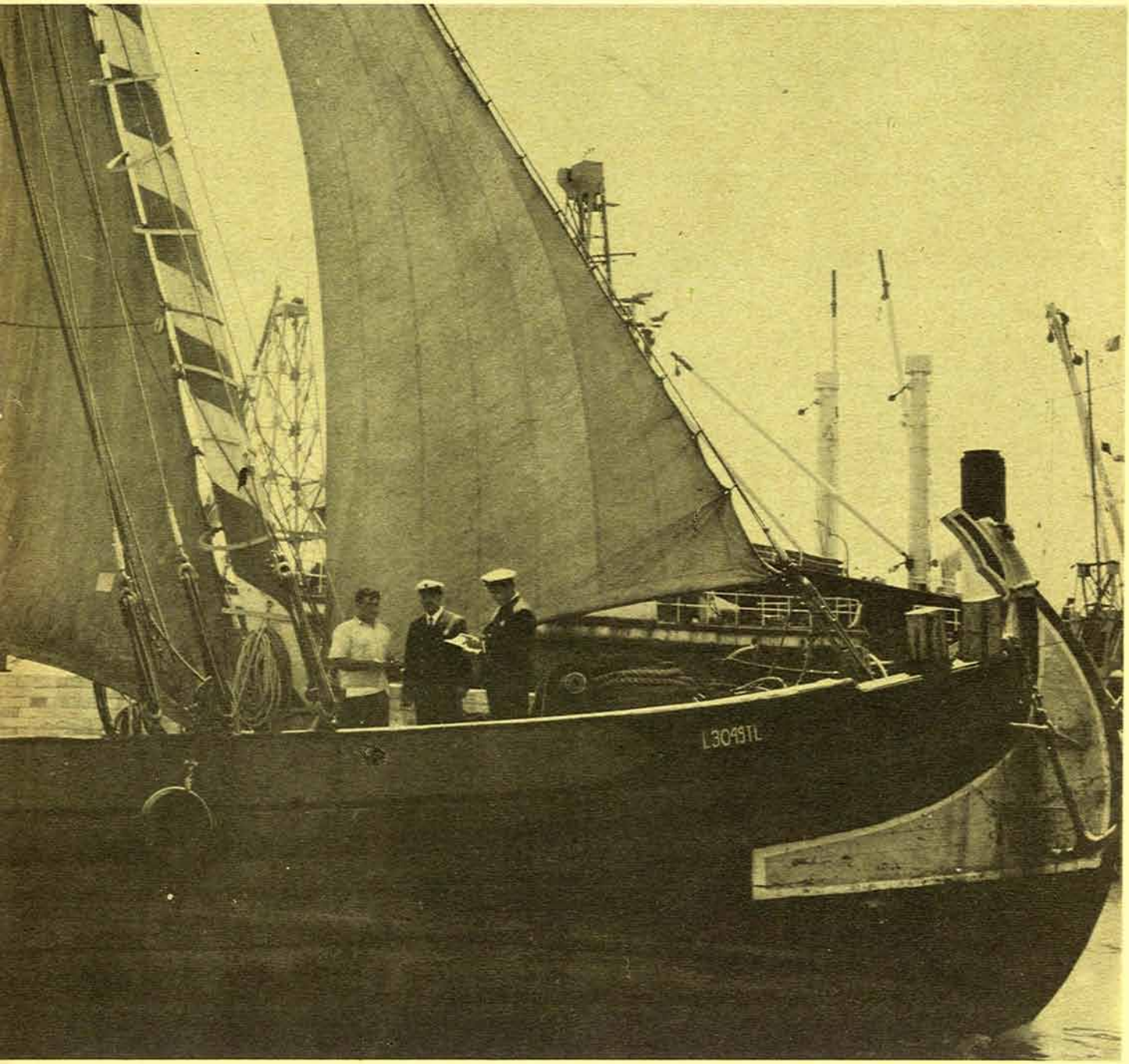


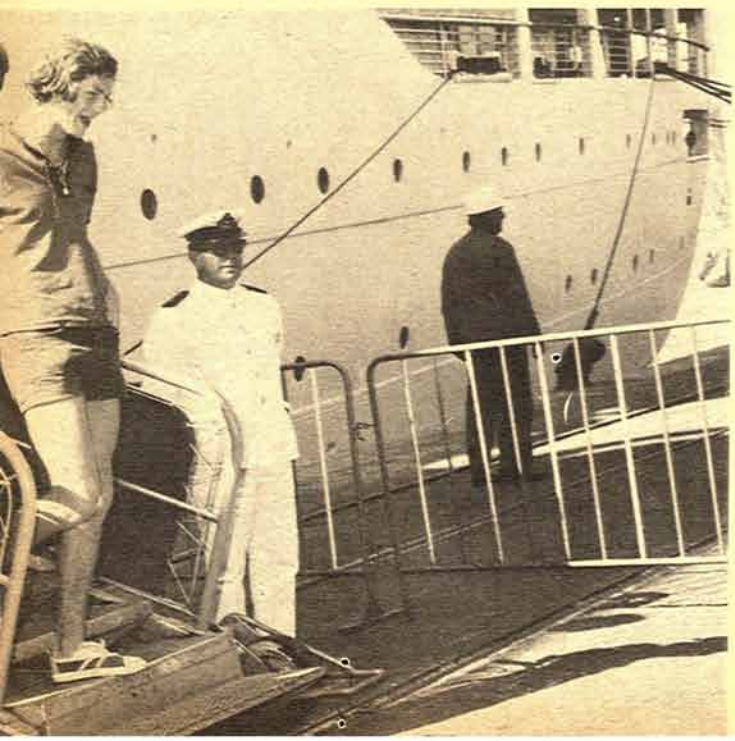
cerca de 7000 navios de todas as nacionalidades, movimentando cerca de 400 000 passageiros – incluindo os que viajam em trânsito – e com tripulações que ultrapassam as 300 000 pessoas.

No entanto, a Polícia Marítima é uma corporação com um efectivo modesto: 1 inspector, 3 chefes, 6 subchefes, 32 agentes de 1.ª classe e 59 de 2.ª classe, num total de 101 homens que, acrescido de 13 cabos-de-mar ao seu serviço, perfaz um efectivo de 114 componentes. Mesmo assim, sempre que solicitada, está presente em qualquer ponto da costa portuguesa: todos os crimes marítimos – desde o homicídio e o furto até às contravenções de maior ou menor vulto – são susceptíveis da sua intervenção. Criada há mais de 50 anos, numa ocasião em que os chamados «filhos da noite» assaltavam a carga dos navios e cometiam toda a espécie de delitos, a Polícia Marítima ainda não atingiu um grau de aperfeiçoamento técnico que a todos interessaria – até porque tal só está ao alcance de grandes organizações policiais, que dispõem de laboratórios altamente especializados e de uma possibilidade de selecção de pessoal por enquanto ainda vedada à Polícia Marítima. Mas verdade é que o seu sector de investigação conta com pessoal muito bem preparado e dispõe, mesmo, de brigadas especializadas em pesquisas lofoscópicas que trabalham, quando necessário, em colaboração estreita com o Laboratório da Polícia Científica.

Todo o seu pessoal é oriundo da Armada e sujeito a um curso de adaptação profissional. Ofensas corporais, deserções e actos passíveis de acção disciplinar são os crimes com que mais depara; quanto às transgressões, a poluição, os excessos de carga e as faltas de matrícula legais são as que lhe requerem maior vigilância.

A Polícia Marítima, em Lisboa, conta actualmente com duas vedetas que podem desenvolver 20 nós e, graças à compreensão que desde sempre lhe tem sido dispensada superiormente, espera que, em breve, lhe sejam entregues mais duas com velocidade superior a 30 nós. Igualmente, existe no seu comando a esperança de que destacamentos da Polícia Marítima venham a ser colocados em zonas marítimas de maior interesse, como Setúbal, Faro, Portimão, Viana do Castelo, Funchal, etc. A evolução dos seus serviços é hoje um facto incontestável e o interesse constantemente manifestado pelas instâncias superiores é evidente.





Um longo historial de casos vivos – porventura com grande desconhecimento geral – encontra-se nos seus arquivos, o que atesta os meritórios serviços prestados e a útil e incansável acção do dia a dia da Polícia Marítima. Do homicídio ao contrabando, inúmeras seriam as histórias que ilustrariam emocionantes e significativas reportagens. Como afirmava, há alguns anos, um ilustre oficial general da nossa Armada, «só conhece bem a extrordinária actividade desenvolvida pela Polícia Marítima quem teve a oportunidade de a comandar».

C. Xavier
Asp. RN

filatelia

NOVA EMISSÃO PORTUGUESA

No passado dia 5 de Outubro os correios portugueses emitiram e puseram em circulação quatro selos comemorativos do «150.º Aniversário da Independência do Brasil». Os selos desenhados por Cândido Costa Pinto têm as taxas e motivos seguintes: 1$00 – Tomé de Sousa, 1.º governador do Brasil; 2$50 – José Bonifácio, grande paladino da Independência; 3$50 – D. Pedro IV, primeiro imperador do Brasil; 6$00 – alegoria à Comunidade Luso-Brasileira. Foram usados cinco carimbos de 1.º dia de circulação nas cidades de Lisboa, Porto, Coimbra, Aveiro e Funchal, apostos em sobrescritos emitidos para o efeito.

A data da entrada em circulação destes selos é a mesma da abertura da grandiosa exposição filatélica luso-brasileira LUBRAPEX-72, ficando, assim, melhor perpetuada esta realização dos filatelistas dos dois países irmãos. Sobre este certame nos referiremos no próximo número.

* * * * * * * * *

TROCAS FILATÉLICAS

Recebemos, finalmente, um pedido para publicação de anúncio de trocas. Esperamos que este não seja o último e que, dentro em pouco, esta secção se torne o grande meio de comunicação entre todos os filatelistas leitores desta Revista. Ficamos, pois, a aguardar os vossos pedidos, os quais devem ser dirigidos ao autor, Av. Fernão de Magalhães, 817 – Porto.

Troco selos com principiantes. Aniano Carvalhais, mar. FZE – Calvão – Vagos – Aveiro.

* * * * * * * * * *

NAVIOS DE GRANDES EXPLORADORES EM SELOS NORUEGUESES

Os correios noruegueses emitiram e puseram em circulação no pretérito dia 13 de Setembro três selos que reproduzem navios utilizados por exploradores dos mares árctico e antárctico. Os barcos reproduzidos são os seguintes: «Maud», construído para a expedição do capitão Amundsen; «Fram», utilizado em expedições dos capitães Nansen e Sverdrup; «Gjoa» (reproduzimos o selo), utilizado por Amundsen quando atravessou a «passagem do noroeste» pela primeira vez na História.

Com esta notícia iniciamos uma rubrica com o título «Mar e Filatelia», em que daremos conhecimento de todas as emissões relacionadas com o mar, pois sabemos existirem na nossa Armada bastantes coleccionadores da referida temática. Esta rubrica irá ajudar muito na procura do material para elaboração das suas colecções.

* * * * * * * *

PELO MUNDO

Reproduzimos um dos selos da série emitida pelos correios de Papua e Nova Guiné, no passado dia 25 de Outubro. Esta série tem por finalidade comemorar a grande festa do Natal e perpetuar a memória de grandes missionários mundiais.

Foram emitidos sobrescritos de 1.º dia para aposição do carimbo especial usado em Port Moresby.

O Mónaco continua a brindar os filatelistas com emissões de grande beleza e bom sentido estético. Agora, foi emitido o selo que reproduzimos, comemorativo do XVII Congresso Internacional de Zoologia. Durante o mês de Dezembro próximo está programada a saída das seguintes séries: «Concurso Internacional de Bouquets», «Selos do Natal», «Luta contra a Droga», «100.º Aniversário do Nascimento de Louis Bleriot», «Pasteur» e «100.º Aniversário do Nascimento de Roald Amundsen».

As Nações Unidas emitiram duas cartas-postais e um aerograma em substituição dos anteriores. Os interessados podem dirigir-se à Administration Postale des Nations Unies, Geneve – Suisse.

António Vieira Pinto
Mar. A

PORTO DO FUNCHAL

Porto do Funchal. Vista geral

Como normalmente acontece em todas as ilhas, no arquipélago da Madeira as actividades ligadas ao mar revestem-se de grande importância local, se bem que o transporte aéreo, desde a construção do aeroporto de Santa Catarina, tenha vindo a substituir gradualmente o transporte marítimo, em especial o transporte de passageiros de e para o Continente.

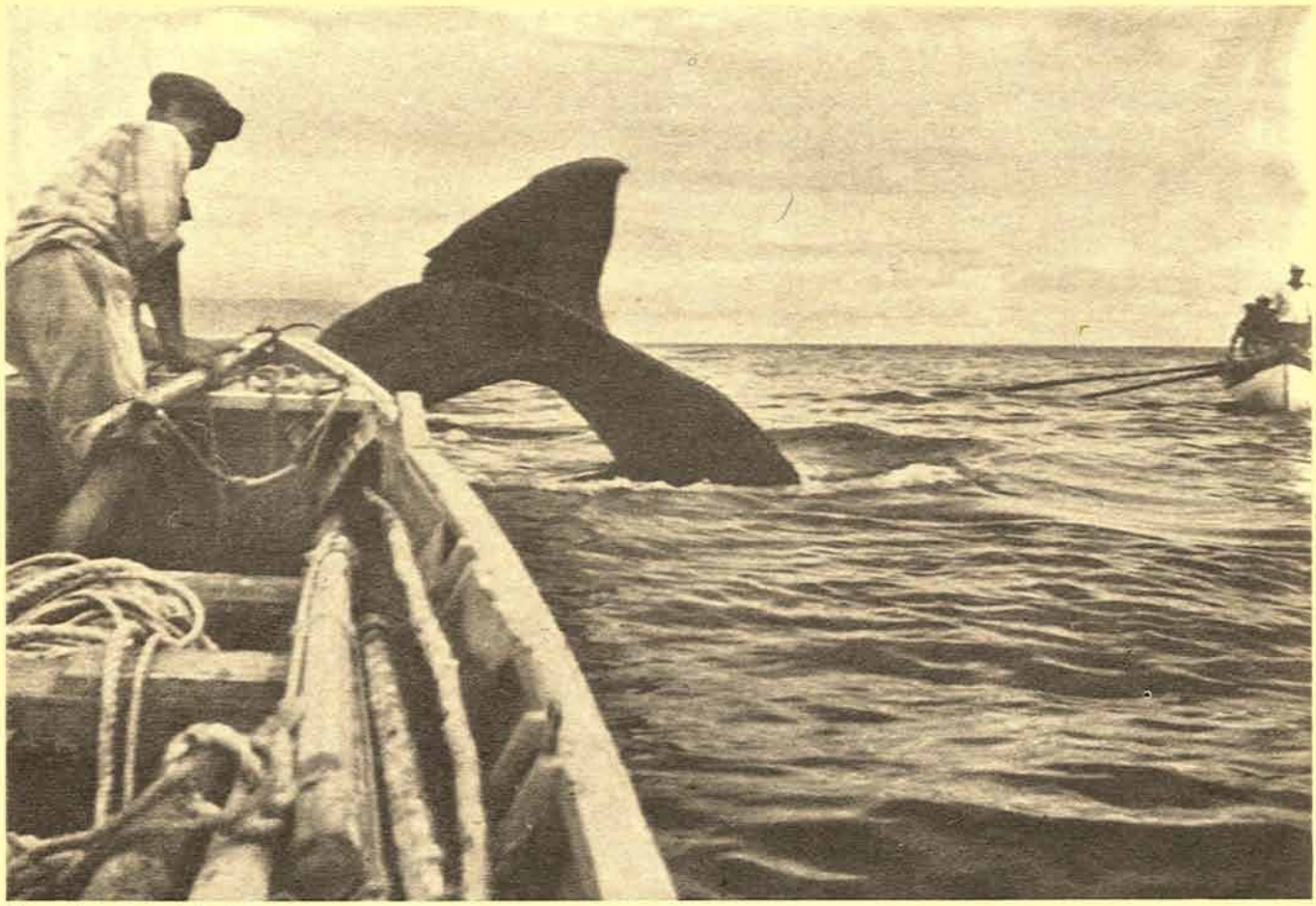
O arquipélago da Madeira é servido por um porto principal, o porto do Funchal, e por cerca de 11 pequenos portos, utilizados estes últimos só em tráfego local, à excepção do de Porto Santo, onde tocam semanalmente, à ida e à volta, os navios da carreira Lisboa-Funchal.

Neste pequena resenha sobre as actividades ligadas ao mar respeitante à Madeira considerar-se-á em primeiro lugar as pescas e seguidamente o comércio marítimo.

PESCAS

A população piscatória activa da Madeira é de cerca de 1500 homens, dedicando-se em especial à pesca do atum e similares e do peixe-espada preto.

A pesca desta última espécie, o peixe-espada preto, é característica da Madeira. Este peixe é bastante



Cena da pesca da baleia

Cena da pesca da baleia

Cena da pesca da baleia. Arpoador

diferente do peixe-espada que se pesca no Continente, pois é preto, em geral maior e pescado em profundidades que vão dos 800 aos 1500 metros. O valor das 5700 toneladas de todas as espécies pescadas no ano de 1971 foi de cerca de 50 000 contos. Estes números representam um aumento considerável em relação a 1970, em números redondos cerca de 800 toneladas no peso e mais de 10 000 contos em valor. Ao atum e similares pescados cabe a parte de leão no valor bruto da pesca, com cerca de 25 000 contos, seguido do peixe-espada preto, com 16 000 contos.

Foram ainda no ano de 1971 capturados 67 cetáceos com o peso de 274 060 quilos, no valor de 1146 contos.

(Fotos Perestrellos)

COMÉRCIO MARÍTIMO

O número de navios entrados em 1971 no porto do Funchal foi de 984 contra 958 no ano anterior. Ao maior número de navios não corresponde, todavia, aumento na tonelagem de arqueação bruta, que foi sensivelmente menor, o que se explica pelo afastamento dos navios de grande porte que caracterizaram sempre a navegação que demandava o Funchal. Na realidade, como essencial porto de escala e de reabastecimento, o Funchal não tem hoje a importância doutros tempos em face dos meios de propulsão que concederam aos navios uma grande autonomia e os levou a eliminar portos de reduzido interesse comercial. No que respeita ao tráfego de passageiros e de turismo, que constitui sempre a base do seu movimento, atraído principalmente pelas excepcionais belezas da ilha, vem sofrendo a concorrência da via aérea. O número de passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito em 1971 foi de 208 337, menos 24 695 que no ano anterior, confirmando a tendência para a baixa. Quanto a cargas, tem vindo a aumentar o tráfego de mercadorias movimentadas no porto devido à maior importação de materiais de construção e bens de consumo que o incremento turístico vem provocando. O volume de mercadorias operadas no porto foi de 264 322 toneladas, cabendo 210 285 à importação e 45 037 à exportação. Os principais produtos exportados foram bananas (28 420 toneladas), vinho (6261 toneladas), produtos hortícolas, bordados e vimes.

O quadro a seguir sintetiza o movimento do porto do Funchal nos últimos anos e mostra claramente a tendência apontada anteriormente.

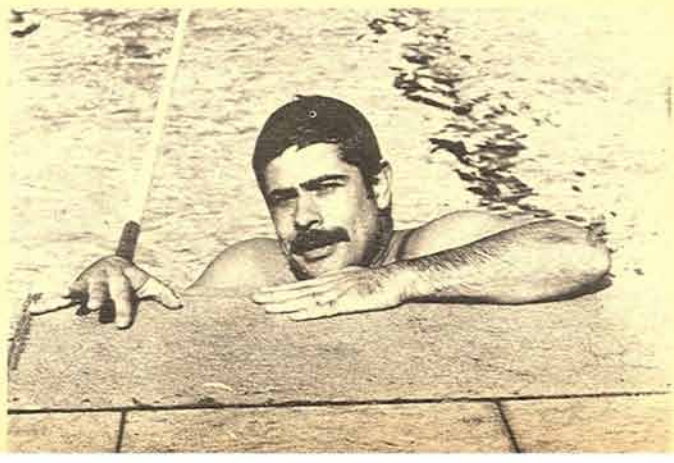
Anos	Navios entrados	Milhares de toneladas	Passageiros embarcados, desembarcados e em trânsito	MERCADORIAS Descarregadas	MERCADORIAS Carregadas
1961	900	7 497	236 908	172 413	53 073
1962	935	8 937	257 526	155 854	50 506
1963	990	9 843	283 356	164 821	48 664
1964	987	9 914	255 159	168 573	53 029
1965	955	9 361	246 334	169 067	55 790
1966	917	9 230	248 948	174 866	58 316
1967	961	9 766	255 332	173 365	57 268
1968	1026	10 022	264 148	171 372	48 993
1969	1035	9 228	279 532	180 676	55 907
1970	958	8 446	233 032	191 284	49 749
1971	984	8 155	208 337	219 285	45 037

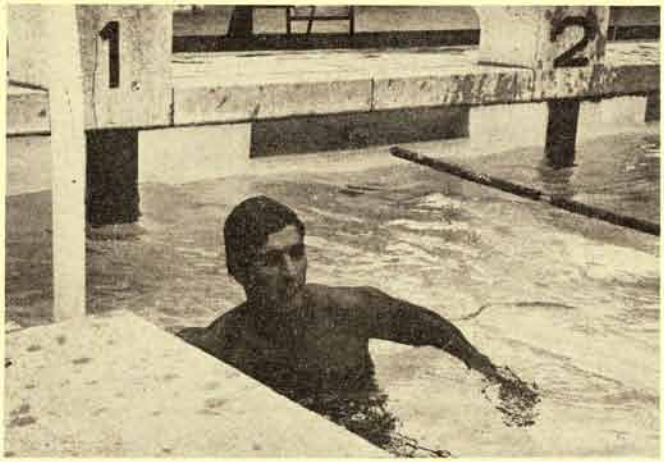
desportos

NATAÇÃO

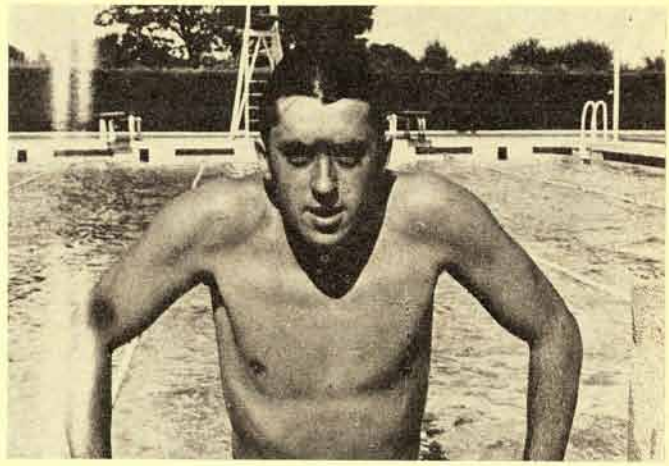
O C. E. F. A. conquistou justamente o título por equipas. Individualmente Vítor Fonseca e Abrantes salientaram-se.

Vitor Fonseca do C. E. F. A. foi a figura n.º 1 dos Campeonatos de Natação. Venceu 4 provas individuais (100 m costas, 100 e 200 m mariposa e 400 m estilos) e ajudou decisivamente nas vitórias obtidas pela sua equipa nas 2 estafetas. Na foto da esquerda, vemo-lo nos 100 m mariposa e, à direita, depois de concluir os 200 m, também, mariposa



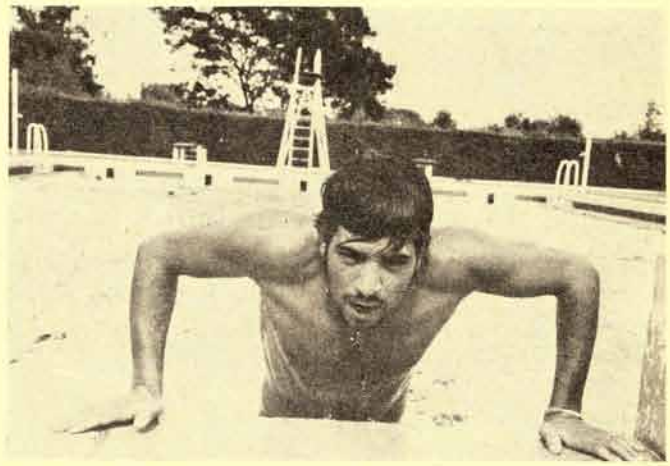


Abrantes do C. E. F. A. ganhou os 200 m costas e os 200 m estilos além de ter sido bivencedor nas 2 estafetas. Também esteve em evidência!



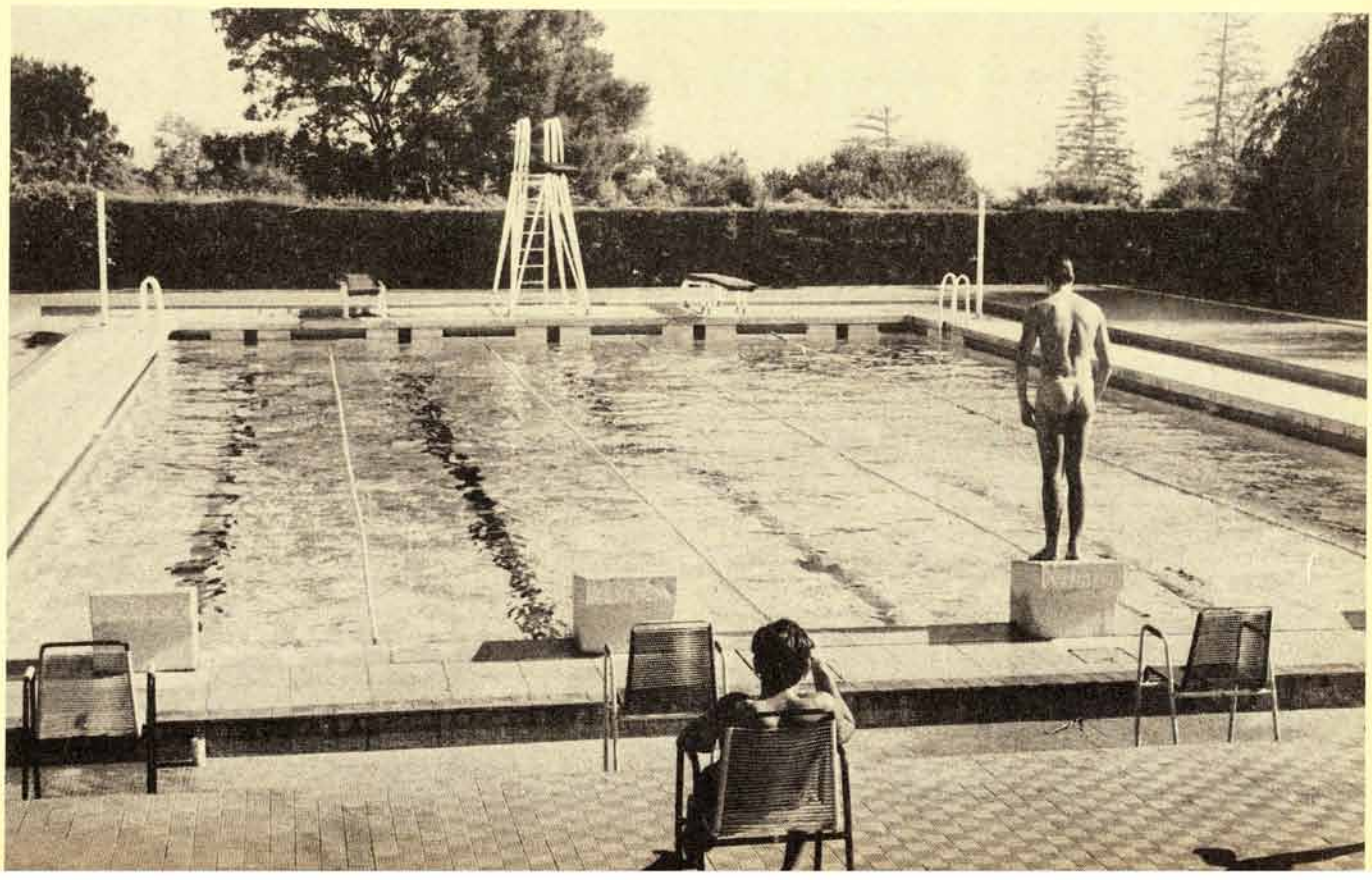
O G. 1 E. A. esteve bem representado por Cunha Santos, que venceu a prova dos 200 m bruços

Festival da Escola Naval nos 100 m livres! Pertenceram-lhe os 4 primeiros lugares. O vencedor, João Costa, é o que tem o braço no ar



Vidal do C. E. F. A. venceu destacadamente os 400 m livres. Ei-lo ao terminar a sua prova

Panorâmica da excelente piscina da Base Naval do Alfeite onde se disputaram os campeonatos



Com a participação de nove equipas, disputaram-se nos passados dias 26 e 27 de Setembro, na piscina da Base Naval no Alfeite, os Campeonatos de Natação da Armada.

A equipa do C. E. F. A. conquistou, como se esperava, o 1.º lugar por equipas, totalizando 72 pontos, sendo de realçar a boa réplica oferecida pela Escola Naval, que somou 57 pontos, classificando-se na 2.ª posição.

Individualmente, Vítor Fonseca, com 6 triunfos, e Abrantes, com 4, ambos do C. E. F. A., foram as figuras mais em destaque.

Os tempos obtidos por Vítor Fonseca nos 100 m mariposa e pela equipa do C. E. F. A. na estafeta 4 x 100 m livres constituem novos máximos absolutos.

As provas de 200 m mariposa, 200 m costas, 400 m estilos individual, 1500 m livres e a estafeta 4 x 100 m estilos foram incluídas pela primeira vez, pelo que os tempos registados estabelecem também *records* dos campeonatos.

Damos a seguir os resultados técnicos das várias provas disputadas:

Dia 26 – Set.

200 m estilos individual
1.º, Silva Abrantes (C. E. F. A.) 3 m 20,0 s

100 m livres
1.º, João Costa (E. N.) 1 m 24,5 s
2.º, A. Ribeiro (E. N.) 1 m 27,3 s

200 m mariposa
1.º, Vítor Fonseca (C. E. F. A.) 2 m 42,1 s

1500 m livres
1.º, Mascarenhas (C. E. F. A.) 42 m 20,5 s

100 m costas
1.º, Vítor Fonseca (C. E. F. A.) 1 m 23,1 s
2.º, Parreira (E. N.) 1 m 54,9 s

100 m bruços
1.º, Gonçalves (E. F.) 1 m 38,5 s
2.º, Fernandes (E. N.) 1 m 54,6 s

Estafeta 4 x 100 m estilos
1.º, C. E. F. A. (Abrantes, Gato, Fonseca e Vidal) 6 m 45,3 s
2.º, Escola Naval 8 m 12,8 s

Dia 27 – Set.

400 m estilos individual
1.º, Vítor Fonseca (C. E. F. A.) 6 m 29,0 s

400 m livres
1.º, Vidal (C. E. F. A.) 8 m 28,4 s
2.º, Mascarenhas (C. E. F. A.) 9 m 24,5 s

200 m costas
1.º, Abrantes (C. E. F. A.) 3 m 49,2 s
2.º, Parreira (E. N.) 4 m 34,9 s

200 m bruços
1.º, Cunha Santos (G. 1 E. A.) 3 m 24,5 s
2.º, Gonçalves (E. F.) 3 m 44,8 s

100 m mariposa
1.º, Vítor Fonseca (C. E. F. A.) 1 m 06,4 s

Estafeta 4 x 100 m livres
1.º, C. E. F. A. (Vidal, Mascarenhas, Abrantes e Fonseca) 5 m 25,3 s
2.º, Escola Naval 5 m 41,4 s

CLASSIFICAÇÃO COLECTIVA

	Pontos
1.º, Centro de Educação Física da Armada	72
2.º, Escola Naval	57
3.º, Escola de Fuzileiros	10
4.º, Grupo n.º 1 de Escolas da Armada	6
5.os, Biblioteca Central de Marinha	3
Direcção das Infra-Estruturas Navais	3
7.º, Comando da Defesa Marítima do Porto de Lisboa	1

P. Caeiro
Cap.-ten.

CURIOSIDADES

CURIOSIDADES NAVAIS

O petroleiro norueguês «Octavian», de 225 000 t dw, descarregou no terminal de Tilbury 25 000 t de produtos petrolíferos em 24 horas, atingindo, assim, um *record* mundial.

Nos próximos dois anos, o Governo do Reino Unido vai investir 1,5 milhões de libras em contratos com a indústria britânica de aerobarcos para desenvolver este meio de transporte. No final de 1971, o Governo tinha já investido 11,3 milhões de libras.

A Stena Line inaugurou recentemente em Gotemburgo (Suécia) um terminal *ferry*, provàvelmente o maior e mais moderno da Europa.

O terminal, cujo custo total foi de 22,5 milhões de coroas, tem uma superfície total de 32 000 m² e a zona de estacionamento comporta 800 viaturas e 130 camiões com reboque.

(Do «Boletim Analítico da J. N. M. M.»)

DISCIPLINA NO SÉCULO XII

Eis algumas das regras disciplinares em vigor quando Ricardo I de Inglaterra, de colaboração com Filipe Augusto de França, organizou a cruzada de 1189, e que são consideradas os artigos de guerra mais antigos determinados na Marinha britânica:

– Aquele que matar outro a bordo dum navio será amarrado ao cadáver da vítima e lançado ao mar.

– Aquele que matar outro em terra será amarrado ao cadáver da vítima e enterrado com ele.

– Aquele que puxar de faca ou outra arma branca com intenção de ferir outro ou o ferir, derramando sangue, perderá a mão.

– Aquele que ferir outro com a mão, não derramando sangue, será mergulhado três vezes no mar.

– Aquele que proferir palavras ofensivas ou oprobiosas contra outro pagará, de cada vez, uma onça de prata ao ofendido.

– O ladrão terá a cabeça rapada à navalha, lançar-se-lhe-á pez a ferver sobre ela (a cabeça) e, depois, penas ou penugem. Na primeira ocasião, será posto em terra.

(Da «História da Marinha Portuguesa»)

Já constitui denominador comum duma tradição por demais cimentada – da qual, diga-se, nos orgulhamos, embora por vezes afectando ar resignado para ganhar jus àquela misericórdia de terceiros que nos envolve sempre com certa sensação de conforto – que a Marinha dá para tudo. Homens célebres (não agora nós e a nossa modesta pena) o disseram já. Em navios será natural esperar-se dum marinheiro que se desembarace dos bons e dos maus momentos, dos afazeres de mar chão e dos de tareia grossa. Já em terra, todavia, pode parecer menos adequada tal exigência, se excluirmos, sobretudo, o que se enquadra extensivamente no ramo do serviço naval ou com ele afim.

E, contudo, repare-se que a Marinha tem combatido em matos africanos montada como os seus camaradas de cavalaria, a pé, como gente de infantaria, percorreu sertões em tarefas de exploração geográfica, botânica, etnológica e dos demais ramos da ciência, e não se esqueça que o simples marinheiro é por natureza em terras estrangeiras agente diplomático do seu país, com as responsabilidades inerentes.

Não há dúvida: do mato à metrópole cosmopolita o marinheiro é chamado a tudo, com raras excepções. Mas não nos traz aqui, e agora, o desejo de evidenciar, ou trocar em pormenores, esse ecletismo da gente do mar. Queríamos apenas servir-nos de premissa satisfatória para arranjarmos razão (que não fosse apenas desculpa) de virmos falar de carneiros, mesmo hidráulicos, em publicação que se destina, antes de mais, a gente do botão de âncora.

É que o carneiro em causa, máquina de sua natureza muito simples, embora de pergaminhos, não é vulgarmente conhecido na complexa mecânica de navios nem de estações de terra guarnecidas por gente de mar. Este carneiro é maquineta primitiva, pobre de estrutura mecânica, alheio à evolução, e vem citado em canhenhos da especialidade com o argumento de interesse histórico (dizia-nos, há dias, um jovem engenheiro cumprindo

serviço militar como oficial da R.N.) tão sòmente para ilustrar aplicação prática do princípio que a Física nos ensina com o nome de aríete hidráulico. Qual o interesse, então, de trazermos aqui tal abencerragem da engenharia? Pois vamos dizê-lo já. É que a maquineta, com toda a sua modéstia funcional, ausência de requintes, primitivismo, sobriedade de exigências (nem gasta combustível!), com tudo, enfim, o que a possa fazer humilde, é de tamanha utilidade, em certos casos, que bem nos obriga a rever o pouco que fazemos dela. E ninguém diga deste carneiro não precisarei.

Quando se queira, por exemplo, solucionar o problema de abastecimento de água a aglomerado humano onde a civilização não leve ainda formas actualizadas de energia, aí, o carneiro é máquina maravilhosa. Extraordinária. Ora, algumas unidades da nossa Marinha espalhadas pelo interior das províncias africanas têm, de facto, problemas de captação e de transporte do precioso líquido (tão precioso que, como dizia o outro, até serve para beber!). E não é sem dificuldades que o conseguem ir buscar, andando às vezes quilómetros para o trazer ao pessoal da companhia ou do destacamento.

Na esperança, pois, de que esta despretensiosa citação venha a dar um lamiré para quem tenha a seu cuidado o problema da água, resolvido até agora com atribuladas viagens de «Unimog», pessoal escalado, bidões a encher, riscos de emboscadas e generosa complacência com mínimos requisitos de higiene, aqui deixamos à consideração a utilidade do tal carneiro.

Como é ele, afinal?

Um robusto depósito cilíndrico de ferro fundido, de um ou dois palmos de diâmetro e poucos decímetros de aresta, em comunicação com outro depósito que se lhe sobrepõe, este em forma de campânula, como esquemàticamente se representa na figura. A comunicação entre os dois cilindros é função duma válvula cujo abrir e fechar depende do próprio peso e da maior ou menor pressão que suporte em qualquer das faces, superior e inferior. Outra válvula situada no primeiro cilindro pode manter-se aberta também pelo próprio peso, fechando quando a pressão da água o ultrapasse. Este será o «carneiro» pròpriamente dito. Para funcionar como elevador de água terá, naturalmente, uma conduta de admissão, que se liga ao primeiro cilindro, e uma conduta de saída, ou de débito, que se liga ao segundo cilindro. O funcionamento, que é o mais interessante, ao fim e ao cabo, pode agora ser explicado em poucas palavras.

Na posição de parado, a válvula de comunicação entre os dois cilindros, V_1, estará fechada, e a válvula do cilindro inferior, V_2, estará aberta – ambas por efeito do respectivo peso. Ao entrar a água no cilindro inferior irá sair, naturalmente, depois do cilindro cheio, pela válvula V_2, aberta. A pressão da água, todavia, aumenta por haver uma alimentação superior ao escape, e, logo que o seu valor ultrapasse o peso da válvula, fá-la fechar. É aqui, e neste instante, que se produz o efeito de aríete. Na verdade, o corte brusco da saída da água dá origem a um aumento muito grande da pressão no interior do cilindro, de tal forma que a válvula V_1 abre, e a água passa do cilindro inferior para o superior. Mas, com esta passagem, esta descarga, digamos, da água sob pressão, também a pressão desce. E, então, a válvula V_2 volta a abrir. A água pode escoar-se novamente por ela. A válvula V_1 fecha. E tornamos ao início do ciclo, que se repete, indefinidamente, enquanto houver água de alimentação.

A água que passa ao segundo cilindro vai-o enchendo, e vai correndo pela conduta de saída, de tal modo que, em certa altura, está a água a ser despejada no depósito de recepção, formando-se na campânula uma bolsa de ar que tem o efeito de amortecedor.

O funcionamento do carneiro será contínuo, ininterrupto, e infalível enquanto houver água para o alimentar. É, realmente, «aquela máquina»!

Em termos práticos, se tivermos, por exemplo, de encher um depósito situado no cimo dum outeiro e dispusermos dum riacho, não importa a que distância, o trabalho maior é cavar uma derivação por forma a conseguir o desnível indispensável à alimentação do carneiro – meio metro, 1 metro, 3 metros – e montar as canalizações.

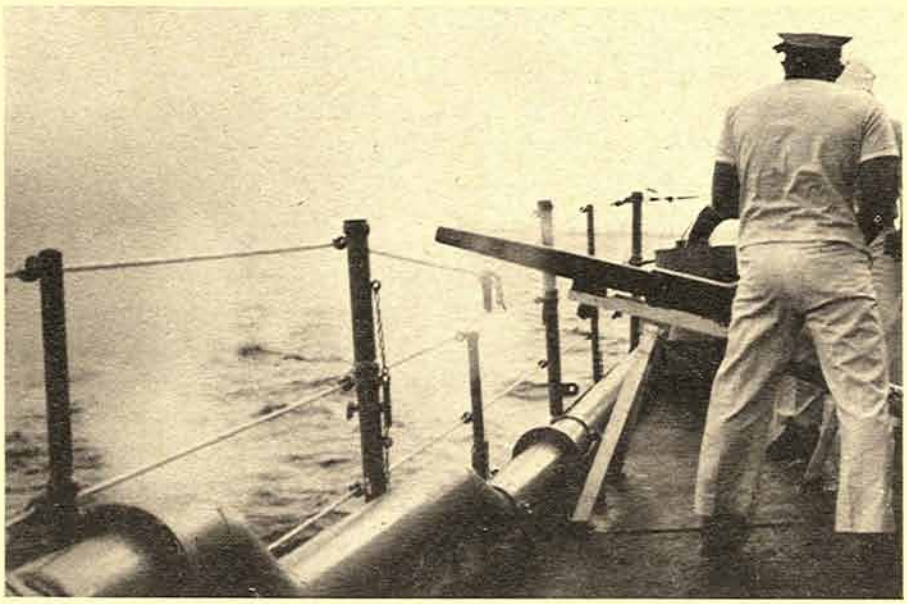
É evidente que maior desnível e volume de alimentação permitirão maior altura e maior débito de fornecimento. Também se deixa ver que uma certa possibilidade de regulação das válvulas permitirá fazer variar a frequência dos ciclos, e, portanto, o caudal horário da máquina. Só para se ficar com uma ideia do rendimento possível duma instalação desta natureza, diremos que um riachozito de 2 metros de largura, que possua um caudal médio de 2000 litros por minuto pode perfeitamente alimentar um carneiro a 3 metros de desnível que elevará a 20 metros de altura 180 litros por minuto.

Não deixa de ser interessante, ainda, que as enormes pressões a que a água é submetida pelo efeito de aríete destroem a maioria dos organismos vivos, resultando daí uma água de razoável pureza. Também não é necessário tanque de recepção, se houver uma rede de distribuição de águas; a pressão de fornecimento está sempre garantida.

O apontamento necessàriamente resumido não esgota – aflora apenas – a aplicação e utilidade desta máquina maravilhosa que não gasta combustível, não tem pràticamente despesas de manutenção, e até é de custo inicial diminuto. Se houver quem queira experimentar, então a «Revista da Armada» enviará com gosto mais detalhes.

S. Machado
cap. frag.

VIAGENS DE INSTRUÇÃO DE ASPIRANTES E CADETES

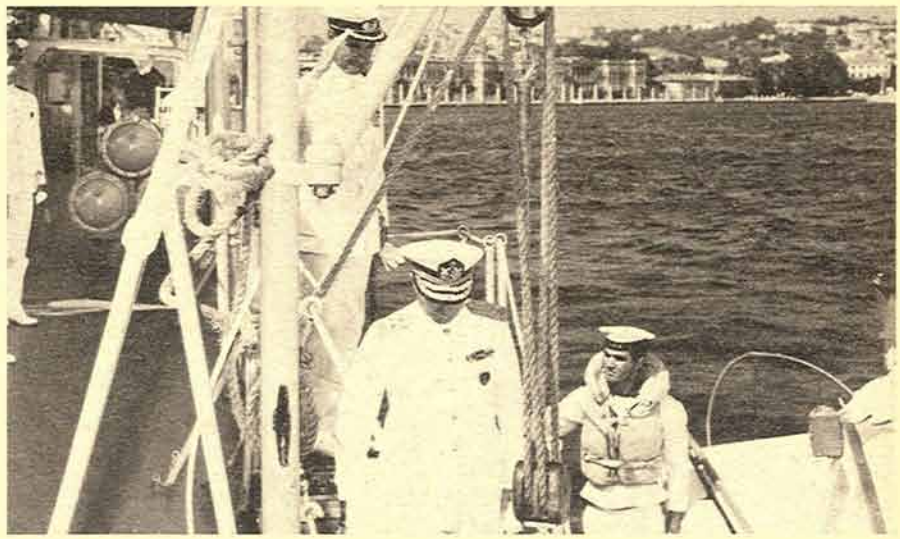


Realizaram-se em vários navios da Armada viagens de instrução de aspirantes e cadetes, em complemento dos conhecimentos adquiridos na Escola Naval.

Assim, a bordo do navio-escola «Sagres», do comando do Capitão-de-fragata Ferreira da Costa, 69 cadetes do 1.º ano do curso Almirante Campos Rodrigues visitaram durante 3 meses os portos do Funchal, Hamilton (Bermudas), New York, Fall River, New Bedford, Boston e Ponta Delgada, regressando a Lisboa no passado dia 24 de Agosto.

Na fragata «Pero Escobar, comandada pelo capitão-de-fragata Turíbio de Abreu, embarcaram 25 aspirantes do 3.º ano do curso Almirante Afonso Cerqueira, que e que terminou no dia 28 de Agosto.

Neste mesmo dia, largaram por sua vez do Tejo, as fragatas «Comandante João Belo» e «Comandante Hermenegildo Capelo» do comando dos capitães-de-fragata Garrido Borges e Bustorff Guerra, respectivamente, que, embarcando 86 cadetes do Curso de Formação de Oficiais da Reserva Naval, efectuaram uma viagem de instrução com a duração de um mês, durante a qual escalaram, além de portos nacionais, os portos de Las Palmas, Málaga, Corunha e Palma (Baleares).



tiveram oportunidade de visitar os portos do Funchal, Praia da Rocha, Barcelona, Livorno, Istambul, Piren e Toulon, numa viagem de duração superior a um mês e meio

---

NOVOS FUZILEIROS ESPECIAIS RECEBERAM AS SUAS BOINAS

Em cerimónia presidida pelo ministro da Marinha, realizou-se no passado dia 31 de Agosto a imposição de boinas aos fuzileiros

que constituíram o 28.º curso da especialização.
Assistiram o chefe do Estado-Maior da Armada, vice-almirante Ornelas e Vasconcelos, o comandante naval do Continente, contra-almirante Ferrer Caeiro, o comandante da unidade, capitão-de-mar-e-guerra Barahona Fernandes, e muitos outros oficiais.
No presente curso, que teve a duração de 17 semanas, obtiveram a respectiva especialização 3 oficiais, 26 cadetes da Reserva Naval, 8 sargentos e 202 praças.

A CAMPANHA DE SEGURANÇA NAS PRAIAS «ESCLARECEU» MAIS DE CEM MIL PESSOAS

Com a presença do ministro da Marinha e dos comodoro Valeriano Gomes, director do Instituto de Socorros a Náufragos; capitão-tenente Magalhães Martinha; dr. Paulo Fernandes, director da Companhia de Seguros Império, de outras entidades e de numerosos banhistas, procedeu-se, no passado dia 2 de Setembro, na praia de Carcavelos, ao encerramento da Campanha de Segurança nas Praias, promovida pela Companhia de Seguros Império, com a colaboração do Instituto de Socorros a Náufragos e o patrocínio do Ministério da Marinha.
Durante cinco meses, duas brigadas compostas por médicos e jovens assistentes percorreram cerca de 40 praias do Continente, fazendo demonstrações de reanimação a náufragos e exercícios de salvamento com a colaboração de banheiros-salvadores das respectivas praias. A estas demonstrações assistiram mais de cem mil pessoas, tendo sido distribuídos aos frequentadores das praias perto de 120 000 folhetos contendo recomendações sobre os cuidados a ter nas praias para evitar acidentes.

O «STRONG EXPRESS»

De 14 a 28 de Setembro, desde o Sul de Portugal às vizinhanças do cabo Norte, incluindo o canal da Mancha, e ao largo dos Estados Unidos, realizaram-se as maiores manobras da N. A. T. O. de todos os tempos – o exercício «Strong Express».
Nelas tomaram parte 300 navios, 700 aviões e 64 000 homens.
Todo o exercício foi desenvolvido dentro do espírito de uma guerra convencional e o seu principal objectivo residiu em: avaliar o poder de dissuasão provocado por um desembarque anfíbio; utilizar aviões de caça com base em terra para apoio da esquadra de ataque; coordenar a acção da esquadra de ataque com o Comando da Defesa Aérea do Reino Unido; exercitar o emprego das

unidades da Força Móvel do Comando Aliado da Europa com outras forças de reforço.

Além destes objectivos de carácter especìficamente militar, as manobras, de tão elevada grandeza, procuraram despertar a opinião pública para a capacidade defensiva e dissuasora da N. A. T. O., bem como mentalizar todos os elementos dos diversos sectores do valor da sua existência.

A colaboração portuguesa esteve a cargo das fragatas «Almirante Magalhães Correia» e «Almirante Gago Coutinho» e do submarino «Albacora», bem como de alguns aviões «F-86» da F. A. P.

Durante o exercício movimentaram-se 6 comboios oceânicos e 2 costeiros e realizou-se um desembarque anfíbio na costa norte da Noruega, seguido de reembarque e novo desembarque mas, agora, figurando as forças como inimigas.

No exercício «Strong Express», a Marinha portuguesa tomou a seu cargo a organização de um dos comboios oceânicos, responsabilidade que implicou a designação do comodoro do comboio com o respectivo estado-maior, a activação dos Centros de Controlo da Navegação de Lisboa e Leixões e a utilização da vasta rede de comunicações que os serve.

Ficou, assim, empenhado neste exercício, por parte da Armada portuguesa, um efectivo de cerca de 800 homens.

No canal da Mancha, extremamente vulnerável à guerra de minas, 34 draga-minas tomaram parte no exercício, rocegando o canal para garantir a livre passagem das esquadras.

Será, certamente, desnecessário dizer que durante o exercício foram frequentemente provocadas situações inesperadas de acção inimiga, obrigando os respectivos comandos às reacções aconselháveis e com um grau de acerto que a análise final do exercício mostrará.

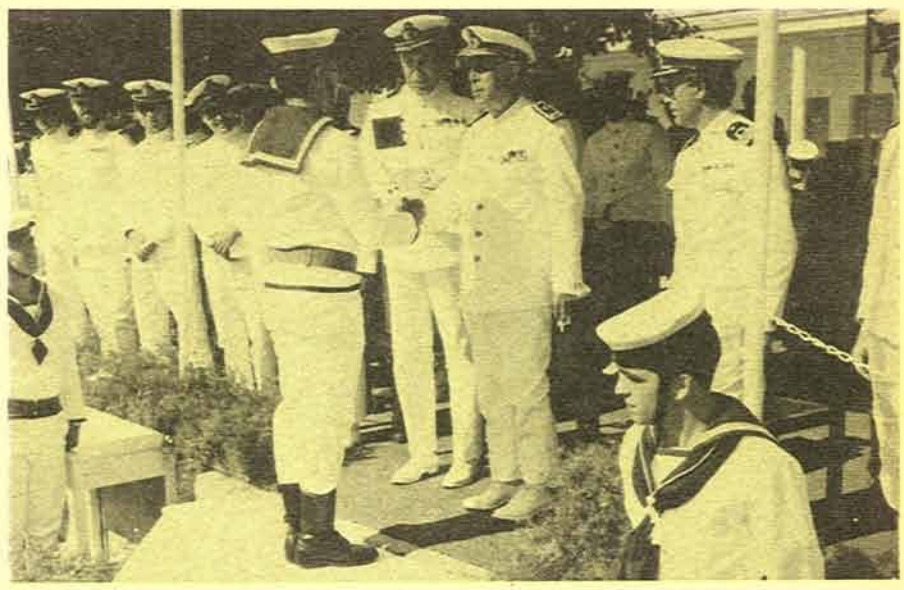
Os comandos supremos estiveram a cargo dos almirante Charles K. Duncan, do SACLANT, general Andrew J. Goodpaster, do SACEUR, almirante Edward Ashmore, do CINCHAN, e almirante Robert Erly, do IBERLANT.

Este último oficial general, no passado dia 16 de Setembro, convidou os elementos da Imprensa, entre eles a «Revista da Armada», para lhes fazer uma brilhante exposição sobre o que iria ser o exercício «Strong Express», proferindo-a, em requinte de gentileza, num excelente português.

No final, ficou à disposição de todos para perguntas esclarecedoras, que não se fizeram esperar. Tudo terminou no amável de uma «bebida de amizade».

JURAMENTO DE BANDEIRA NO GRUPO N.º 1 DE ESCOLAS DA ARMADA

No passado dia 15 de Setembro, realizou-se no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada, com a presença do director do Serviço do Pessoal, comodoro Silveira Borges, e de outras entidades militares e civis, o juramento de bandeira de 750 alunos (recrutas, voluntários, alunos da Reserva Marítima e do curso de alistamento de artífices, padeiros e enfermeiros). Aquelas entidades foram cumprimentadas pelo capitão-de-



-mar-e-guerra Vosgien de Noronha, comandante daquele Grupo de Escolas e por mais oficiais ali em serviço.

Pelo primeiro-tenente Sousa Santos, foi proferida uma alocução, seguindo-se a distribuição de prémios aos alunos mais classificados, segundos-grumetes Manuel L. N. Mota, Carolino A. Xavier, Custódio V. Pinto e Manuel M. C. Almeida, que receberam, respectivamente, os prémios Aprumo Militar, Habilitações Literárias, Exame Final de Instrução e de Educação Física.

Após este acto, o segundo-tenente Carlos do Patrocínio fez a leitura da fórmula do juramento de bandeira, repetida por todos os recrutas.

A cerimónia findou com o desfile do Batalhão Escolar, comandado pelo capitão-tenente Ferreira Pinto, tendo-se assistido ainda a exercícios de manejo de armas, luta de ataque e defesa e de preparação física efectuados pelos alunos.

EXERCÍCIO «IBEREX-72»

Este exercício, o décimo primeiro de uma série que se vem realizando todos os anos alternadamente em águas portuguesas e espanholas, trouxe até nós, desta vez, uma flotilha de draga-minas da Armada espanhola, sob o comando do capitão-de-fragata D. Marcelino Cancela da Torre, tendo como apoio a fragata «Sarmiento de Gamboa», do comando do capitão-de-fragata D. Jaime Manuel y Pinies.

O exercício desenrolou-se nas nossas águas até ao dia 2 de Outubro, tendo os navios espanhóis chegado a 18 de Setembro.

O objectivo é, necessàriamente, o adestramento das guarnições dos navios de ambos os países na arte de saber rocegar um canal de acesso ao porto de Lisboa.

O exercício foi dirigido superiormente pelo Comando Naval do Continente por intermédio da Flotilha de Draga-Minas, do comando do capitão-de-mar-e-guerra Emanuel Ricou.

A participação portuguesa foi a seguinte: draga-minas «Rosário», «Velas», «Santa Cruz», «Lajes» e «Vila do Porto», apoiados pelos navios-patrulhas «Fogo» e «Zambeze».

quarto de folga

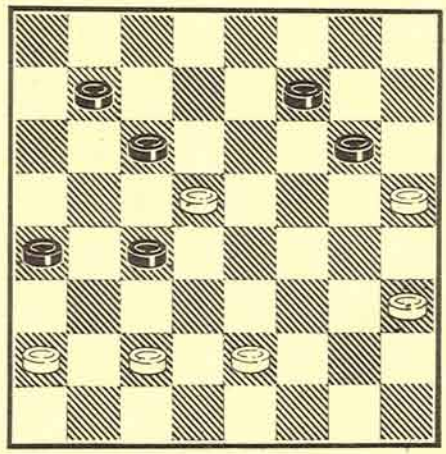
HUMORISMO NO ENSINO...

Dado o sucesso desta rubrica, publicada em números anteriores, e a pedido de vários leitores, vamos dar a conhecer mais algumas «respostas célebres» a perguntas feitas em exames de escolas técnicas, coleccionadas por uma ilustre professora desse ramo de ensino:

P.: Como se pode obter a água pura?
R.: Ferve-se a água e fervendo a água matam-se os oxigénios que contém.
P.: Além da febre amarela, qual foi a epidemia que flagelou o reinado de D. Pedro V?
R.: A epidemia dos súbditos.
P.: O que é e para que serve a epiglote?
R.: Canal que não deixa passar bactérias para os pulmões.
– Para nós não nos embucharmos tanta vez.
– É uma barbatana do peixe que serve para o peixe respirar.
– Para ver onde fica a terra onde nós queremos aterrar, ou em qualquer porta-aviões, etc.
P.: Quem foram Gago Coutinho e Sacadura Cabral?
R.: Foram dois extronomios que fizeram inventos e que voaram neles.
– Foram os aviadores que fizeram a primeira travessia aérea de Lisboa ao Rio de Janeiro. E foram eles que inventaram a epiglote.
– Foram dois aviadores portugueses que voaram pela primeira vez de Lisboa ao Rio de Janeiro montados num sextante inventado por Gago Coutinho.
P.: O que são migrações?
R.: Migrações são como a cobra anda.
– São quando os peixes mudam de umas terras para as outras.
P.: O que é a crista central do Atlântico?
R.: O oceano entra em Portugal em Vila Velha de Ródão. Aí é que é a crista.
P.: O que é a oxidação?
R.: É quando o ferro entra em complicações com o ar.
P.: O que é a erosão?
R.: A erosão resulta uns para cima e outros para baixo.
P.: Qual foi o sábio que determinou o valor da impulsão?
R.: Foi um sábio que estava a tomar banho e deixou cair o sabão que veio à superfície.
P.: O que são propriedades físicas?
R.: Propriedades físicas são as dificuldades que a matéria tem.
P.: Diga o que sabe sobre o atum?
R.: É um peixe em forma de cobra; do fígado do atum tira-se o óleo de fígado de bacalhau.
P.: O que são fossas abissais?
R.: São fossas onde nós pomos os pés e vai abaixo.
– É o nariz.

M. do Vale
Com.

DAMAS

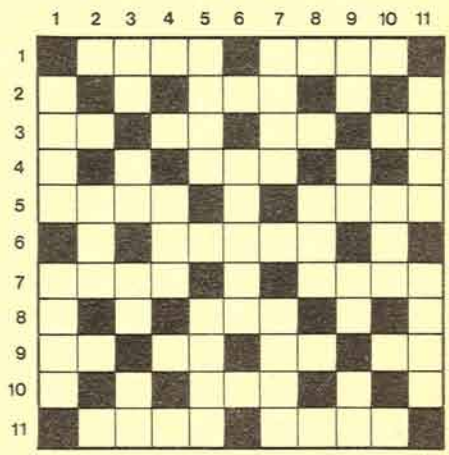


Jogam as brancas e empatam em 6 lances.

(Solução na página 34)

PALAVRAS CRUZADAS

(Passatempo n.º 14)



HORIZONTAIS: 1 – A reboque; licor extraído do coco e de outras palmeiras. 2 – Hora canónica. 3 – Pronome pessoal; preposição latina; aqui; outra coisa. 4 – Força (fig.). 5 – Margem; falta. 6 – Enfeitar. 7 – Aves corredoras semelhantes aos avestruzes; choco. 8 – Mealheiro. 9 – Nome de letra; nota musical; outra coisa; antes de Cristo. 10 – Gracejar. 11 – Corta papel; espingarda.

VERTICAIS: 1 – Transporto; levanto. 2 – Víscera dupla. 3 – Pronome pessoal; artigo antigo; elas; basta. 4 – Contracção da preposição e artigo (plural). 5 – Caminha; rosto. 6 – Correia. 7 – Prego de madeira; nome de mulher. 8 – Unidade de trabalho. 9 – Nota musical; também (ant.); língua que se falava ao sul do Loire; preposição. 10 – Raspar (o sal). 11 – Elevado; cetáceo delfinida.

C. Pinto
1.º-sarg. H

(Solução na página 34)

CONCURSO N.º 14

(Sorteio de um prémio entre as respostas certas.)

Qual é o lugar da Terra onde se vê nascer o Sol no Pacífico e pôr-se no Atlântico?

PROBLEMA DE «BRIDGE»

UMA BARRAGEM A PROPÓSITO

Esp. –
Cop. – D 2
Our. – 7 6 3 2
Pau. – R V 10 7 5 4 3

N

Esp. – 9 3
Cop. – V 10 9 8 7
Our. – R D 9 8 5 4
Pau. –

W

E

Esp. – 7 5 2
Cop. – A
Our. – A V 10
Pau. – A D 9 8 6 2

S

Esp. – A R D V 10 8 6 4
Cop. – R 6 5 4 3
Our. –
Pau. –

Nota: Leste/Oeste não vulneráveis. Oeste dá cartas.

O leilão

W e N passam, E abre num pau (tem 15 pontos de honras) e, S faz uma excelente barragem de 4 espadas que, mesmo que o parceiro tenha uma mão branca, não trará um prejuízo superior a 500 pontos (3 cabides) a que ainda há a abater 150 pontos por ter as cinco figuras de trunfo. W passará, pois, vulnerável, não cometerá o suicídio de dar uma voz de ouros ao nível de cinco vazas que poderia resultar numa forte punição se a distribuição de jogo fosse outra e os ouros de E estivessem na mão de N. Note-se que, se S não tivesse feito uma barragem ao nível de 4 vazas, W poderia ter tentado o naipe de ouros que permitiria à sua linha entender-se e fazer partida em 5 ouros.
N e E passam, pois nada têm para dizer depois da barragem feita por S.

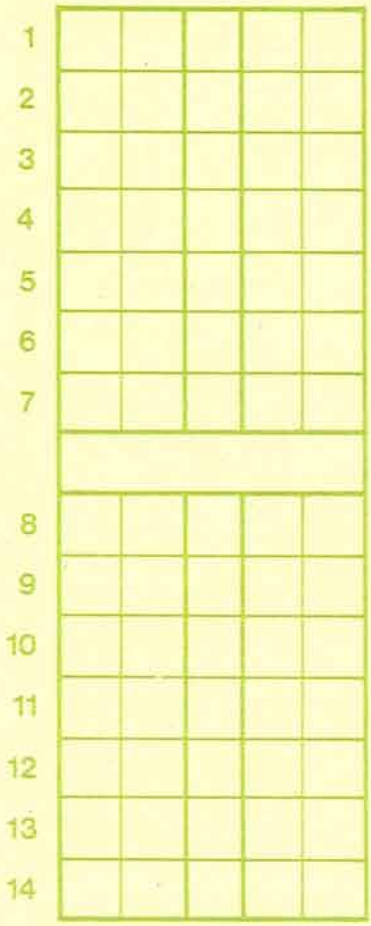
O carteio

W sai com o rei de ouros que S corta, jogando a seguir três trunfos para tirar os trunfos ao adversário. Depois, joga o 3 de copas e mete a dama da mão de N que é coberta pelo ás seco de E. Assim, S perde o contrato por ter, sempre, de dar quatro vazas no naipe de copas. S, para ganhar o contrato, deve jogar da mão de N o 2 de copas pois, se as copas estiverem normalmente distribuídas, isto é, três em cada mão, não poderá perder mais de três vazas no naipe, garantindo, assim, o contrato. Basta raciocinar que, se W tiver 5 copas encabeçadas pelo ás, nada haverá a fazer pois sempre perderá 4 vazas no naipe e, se o ás acontecer estar seco na mão de E, o contrato cumpre-se desde que, na primeira puxada de copas, jogue da mão de N a carta pequena de copas.

S. Guimarães
cap. frag.

– Sabes, do que eu gosto muito em ti é desse teu ar tão profundamente feminino!

PILHA DE PALAVRAS



1 – Pau curto terminado em pêra.
2 – Razão.
3 – Sem vista (pl.).
4 – Zelos amorosos.
5 – Linha que separa a terra do mar.
6 – Nós dos dedos.
7 – Invejoso.
8 – Observar.
9 – Prego de ferradura.
10 – Cabo.
11 – Casca.
12 – Elemento químico.
13 – Acontecimentos.
14 – Desenho a cores.

Depois de resolvido este passatempo, o leitor encontrará na coluna central o nome de um grande explorador africano que foi companheiro de Serpa Pinto.
Este passatempo apresenta a particularidade das palavras se iniciarem pela letra «C».

C. Pinto
1.º-sarg. H
(Solução nesta página)

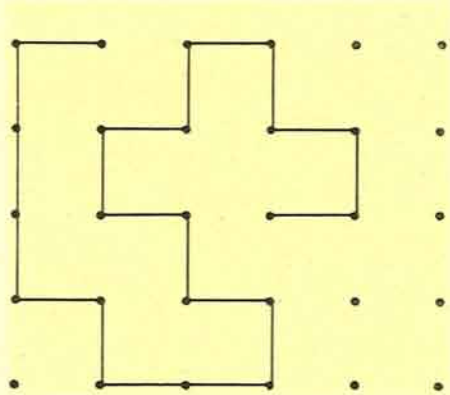
PROBLEMAS PARA ENTRETER

(Extraídos de «Scientific American» – Junho de 1972)

1.º

Construa-se uma matriz quadrada com 30 pontos numa configuração rectangular de 5 x 6. Dois jogadores traçam, em cada jogada, um segmento que une dois pontos, sempre em direcções ortogonais, a partir de qualquer das extremidades existentes (duas, portanto, logo que seja traçado o segmento inicial).
Os segmentos devem formar uma linha contínua.

Perde o jogador que for forçado a fechar a linha. É essa, por exemplo, a situação da figura junta. Pode indicar uma técnica especial para ganhar?



SOLUÇÕES

DAMAS

1 – a2 – b3	c6 – e4
2 – b3 x d5	g6 – f5
3 – e2 – d3	e4 – f3
4 – d3 – c4	f3 – e2
5 – c4 – b5	b7 – a6
6 – c2 – d3	e empatam

se: 1 – (igual) c4 x a2

as brancas empatam em 7 lances; quer estudar esta solução?

PALAVRAS CRUZADAS

HORIZONTAIS: 1 – Atoa; tari. 2 – Noa. 3 – Eu; ad; ca; al. 4 – Aço. 5 – Orla; erro. 6 – Ornar. 7 – Emas; goro. 8 – Cos. 9 – Gê; la; al; a. C. 10 – Rir. 11 – Faca; arma.

VERTICAIS: 1 – Levo; ergo. 2 – Rim. 3 – Tu; el; as; ta. 4 – Aos. 5 – Anda; cara. 6 – Cinto. 7 – Taco; Sara. 8 – Erg. 9 – Re; er; oc; em. 10 – Rer. 11 – Alto; orca.

PILHA DE PALAVRAS

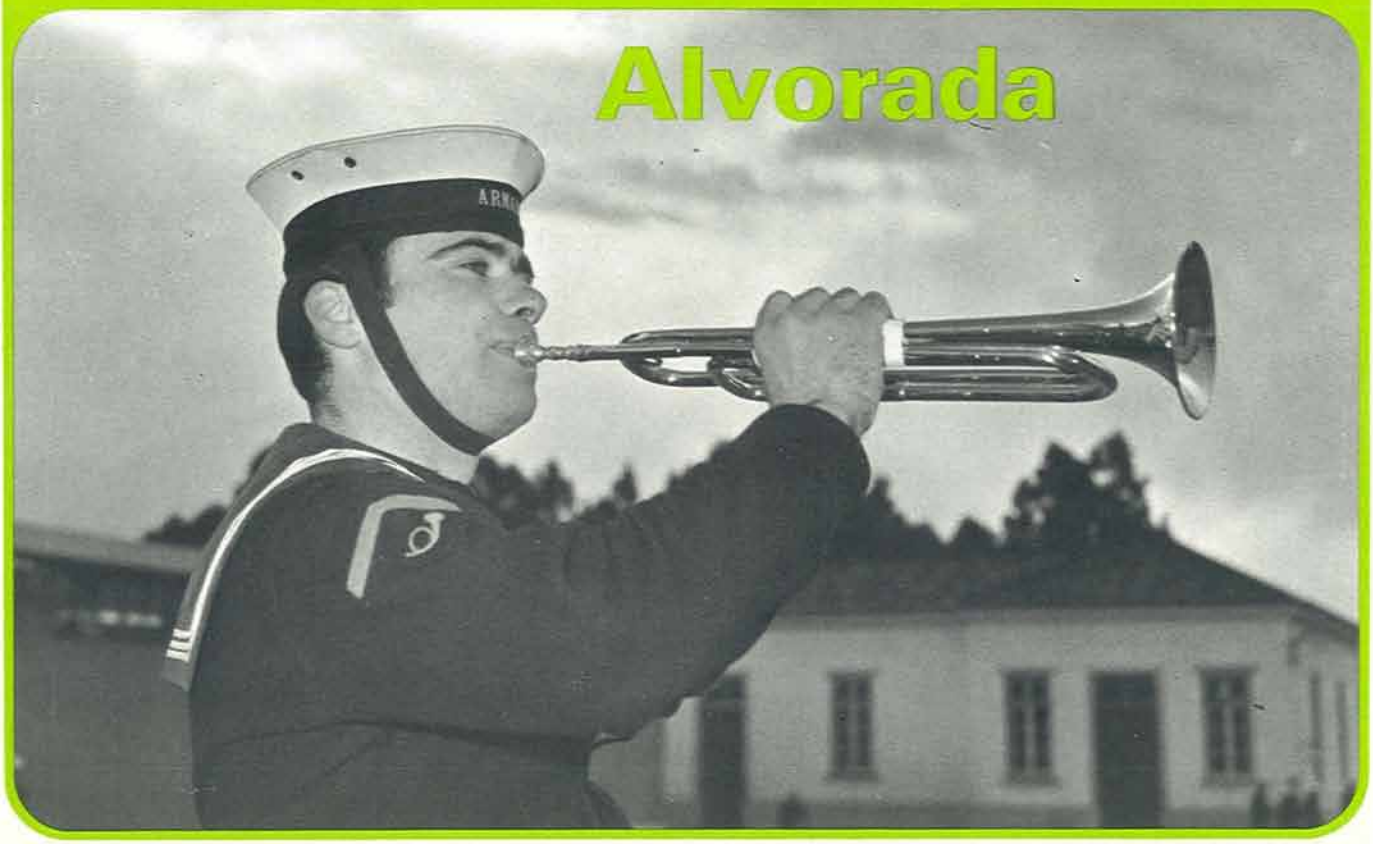
1 – Clava. 2 – Causa. 3 – Cegos. 4 – Ciúme. 5 – Costa. 6 – Cotos. 7 – Cioso. 8 – Cocar. 9 – Cravo. 10 – Corda. 11 – Côdea. 12 – Cloro. 13 – Casos. 14 – Cromo.
(Augusto Cardoso)

SOLUÇÃO DO CONCURSO N.º 12

Embora os autocarros para o Sul e o Norte sejam com a mesma frequência – intervalados dez minutos –, os seus horários estão programados de forma tal que o autocarro para o Sul passa sempre um minuto depois do que se dirige para o Norte. Assim, o autocarro que vai para o Sul apenas será 1.º a passar no caso de o jovem chegar à paragem nesse minuto de intervalo entre ambos. Porém, se ele chegar em qualquer outro momento, será o autocarro para o Norte que passará primeiramente. Como o jovem chega sempre à paragem sem hora certa, o autocarro que se dirige para o Norte tem a seu favor nove probabilidades contra uma.

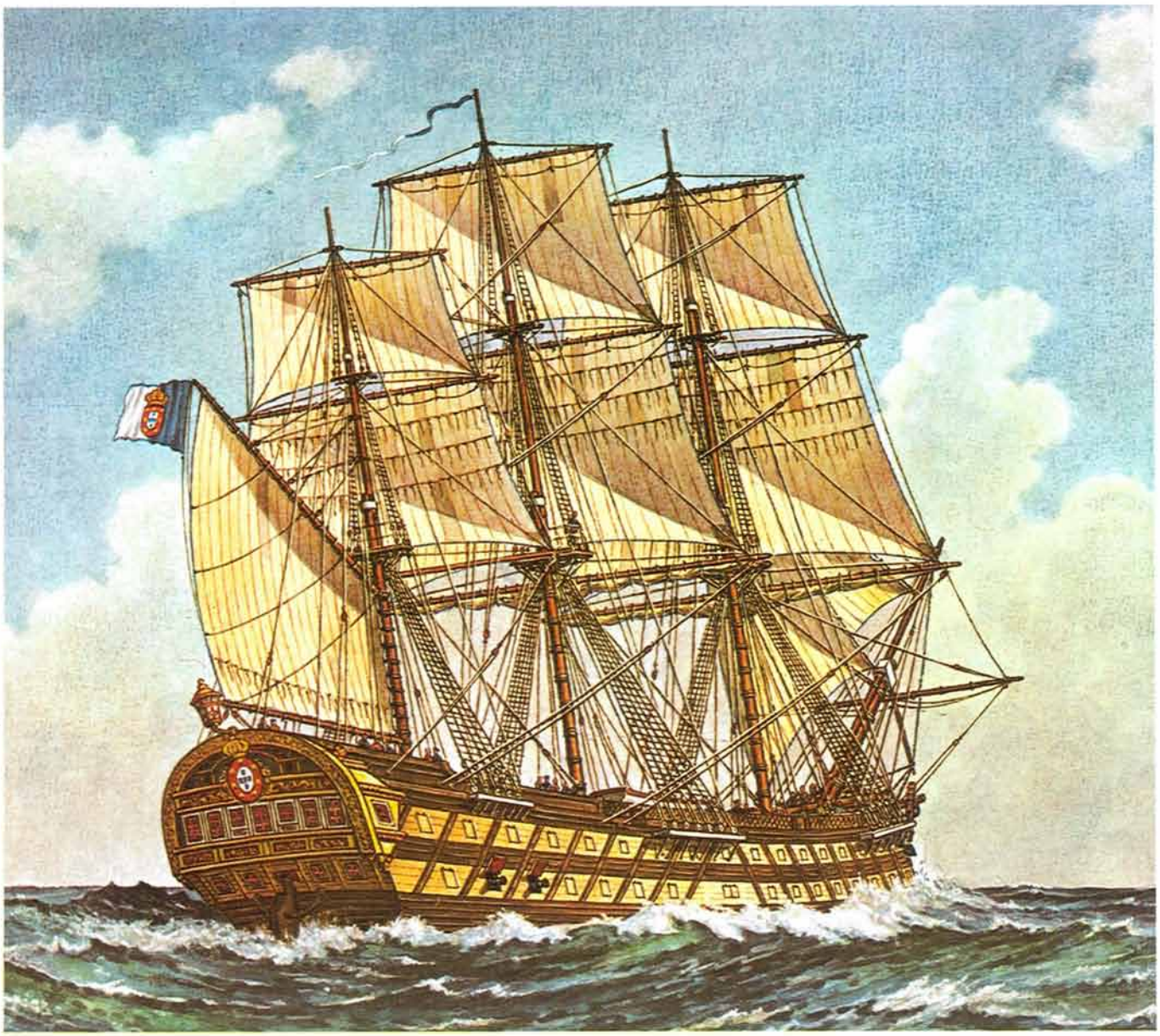
VENCEDOR: não houve nenhuma resposta a este concurso.

no Grupo n.º 1 de Escolas da Armada



(Fotos do cap.-ten. EMQ A. Lourenço)

NAVIOS DA ARMADA



Artur Guimarães

NAU «RAINHA DE PORTUGAL»

A nau «Rainha de Portugal» foi construída no Arsenal de Lisboa e lançada ao mar no dia 30 de Setembro de 1791.

Armava com 74 peças de artilharia.

Segundo o comandante Quirino da Fonseca no seu livro «Os Portugueses no Mar», realizou várias viagens e fez parte da esquadra comandada pelo marquês de Nisa, tendo, em 1807, sido incorporada na esquadra que transportou a família real para o Brasil.

Pela resenha do almirante Carlos Ponza (Napier) no seu livro «A Guerra da Sucessão em Portugal», fez parte da esquadra miguelista, integrada na qual participou na batalha do cabo de S. Vicente, no dia 3 de Julho de 1833, sendo tomada por abordagem pela fragata «Rainha», sob o comando do almirante Napier, ao serviço das forças constitucionais.

No ano seguinte foi transformada em cábrea e, para tal servir, sofreu bastantes amputações nos seus motivos decorativos da proa e da popa, sendo também demolidos parte das amuradas, o castelo e o tombadilho, só ficando o mastro grande para o fim a que se destinava. Assim foi documentada em apontamentos do pintor Domingos Sequeira, em exposição no Museu Nacional de Arte Antiga.

Foi a última cábrea que existiu ao serviço do Arsenal de Lisboa.